1912?

ARMATE LA MARINA

« Il provvedere alla difesa della Nazione,
è il primo ed il più sacro di tutti i doveri ».
VITTORIO EMANUELE III.

ROMA
ENRICO VOGHERA, EDITORE

1909

PREMESSA.

Agli onorevoli senatori del regno.

Agli onorevoli rappresentanti della nazione.

Questo libro scritto con grande amore di verità, avendo innanzi agli occhi la visione bella di una Italia forte di una buona organizzazione militare marittima e sicura e tranquilla sapendosi ben munita sul mare contro ogni probabile attacco; è specialmente dedicato alle onorevoli persone che seggono nei due rami del Parlamento.

La volontà chiara e precisa espressa dal popolo Italiano nelle recentissime elezioni generali che seriamente ed in modo definitivo e completo si provveda alla difesa della Patria; e le parole pronunziate da S. M. il Re nel discorso della Corona per l'apertura della nuova Legislatura e che ho voluto fossero stampate nella prima pagina di questa pubblicazione:

. . . . . il provvedere alla difesa della Nazione è il primo ed il più sacro di tutti i doveri

dimostrano chiaramente che anche in questa gravissima ora che incombe sulla Italia nostra, volere di Sovrano e di popolo sono perfettamente concordi.

A voi, Onorevoli Legislatori, il porre in atto queste volontà ben precise sotto forma di leggi, saggiamente, non meno di esse precise; e l'accordare i fondi che sono necessari alla organizzazione della nostra difesa navale.

Chi scrive queste pagine è persona che con grande passione si occupa di quanto riguarda la nostra Marina da guerra, nella quale ha servito per lunghi anni.

Ciò che egli vi dirà è pura e semplice verità constatata di persona, fin dove gli è stato possibile e controllata con documenti ufficiali e sicurissimi.

Nello scrivere queste pagine egli è stato guidato soltanto da un sentimento di amore grandissimo per la nostra Marina e per la Patria.

Egli non attende da questo suo lavoro nè benefici finanziari, nè onori, nè fama, nè utili di qualsiasi natura e specie.

Questi particolari non sono davvero eccessivamente interessanti ma ho voluto scriverli perchè in un'epoca piuttosto affarista ed arrivista quale è la nostra non è cosa frequente l'incontrarsi in pagine scritte per l'amore di un'idea sotto ogni punto di vista

disinteressata, per il trionfo di un principio di vitale importanza per la difesa della patria comune.

La forma nella quale è scritto il libro è assai rozza poichè l'autore non è davvero abile scrittore, ma leggendolo io spero che vi accorgerete della grande sincerità del pensiero e della intenzione che lo hanno dettato.

Possa essa convincervi dell'assoluta verità di quanto in queste pagine è detto ed indurvi ad agire prontamente provvedendo alla nostra Marina per la salvezza d'Italia.

CAPITOLO I.

Alcuni ragionamenti sulla vera e reciproca posizione dell'Austria e dell'Italia. — L'Arciduca ereditario d'Austria e la Principessa consorte.

Lo speciale carattere di questo mio lavoro non mi consente che mi addentri nella analisi delle ragioni varie e complesse che hanno concorso al graduale e continuo allentamento dei vincoli che univano l' Italia agli Imperi centrali di Germania e d'Austria, fino al punto che oggi esistono soltanto di nome perchè consacrati in un trattato di alleanza.

Rammenterò solo come il Congresso di Algesiras, col conseguente telegramma dell' Imperatore Guglielmo al conte Goloukowsky, e la feroce campagna mossa sin da quell'epoca, contro l'Italia, dalla stampa tedesca e dall'austriaca abbiano segnato un giusto *tournant* nel rapido allontanamento dell'Italia dalle potenze centrali.

In quel telegramma imperiale era detto: « la Ger- « mania in caso analogo renderà all'Austria gli stessi « servigi che questa ha reso alla Germania ad Al- « gesiras ».

L'Imperatore Guglielmo ed il popolo tedesco hanno oggi assolto la promessa contenuta in quelle parole appoggiando in ogni modo la condotta austriaca nella questione della Bosnia ed Erzegovina, ed in quella Serba e Montenegrina.

Ma questo perfetto accordo dei due potenti alleati assolutamente in contrasto con le aspirazioni e con gli interessi più vitali dell'Italia è il più chiaro esponente del come di fatto la triplice alleanza appartenga oramai soltanto alla storia.

Si è perciò che il parlare seriamente ancora oggi della piena ed effettiva validità dell'allenza dell'Italia con l'impero Austro-Ungarico è cosa che riesce inesplicabile a quanti ragionino serenamente e non siano influenzati nei loro apprezzamenti da qualche segreta ragione di Stato cognita solo ai pochissimi eletti che siedono al governo della cosa pubblica italiana.

Qualunque evento ne serbi l'avvenire, la storia non potrà mai accusare l'Italia di non aver fatto per sin l'impossibile per mantenere fede a questa famosa alleanza anche quando l'alleata per mezzo della stampa, con le parole e con i fatti di ogni specie questa alleanza rinnegava in tutte le maniere.

. . . .

L'impero alleato non una volta ha potuto cogliere in fallo l'Italia; non una volta il Governo italiano

ha dato occasione con atti, con parole, con progetti, ad atti, a parole, a progetti men che amichevoli verso di noi, da parte del Governo austro-ungarico.

Ogni esplosione di sentimentalità italiana soffocata sempre da tutti i nostri governi energicamente, se non brutalmente; ogni rammarico per le violenze morali e materiali consumate oltre confine, su italiani non regnicoli o non manifestato o manifestato sommessamente; ogni nostra sorpresa per i continui provocanti armamenti austriaci a Trento, come a Pola, come a Cattaro convertita in tacita rassegnazione.

. . . .

Ma questo sacrificio compiuto finora a vantaggio della pace ed a danno degli interessi italiani quali conseguenze ha portato?

Il nostro scrupoloso, assiduo, assoluto rispetto ai patti della triplice alleanza, è stato scambiato da parte dell'Austria-Ungheria come una confessione implicita dell'impotenza militare politica sociale italiana.

. . . .

Sul cammino della rassegnazione le vittorie diplomatiche e militari non fiorirono e non fioriranno mai. Il Presidente del più potente e democratico Stato del mondo scrisse: « Mentre i primi doveri di una Nazione rimangono senza dubbio quelli, che essa

ha entro i propri confini, ciò non la esonera dall'affrontare gli altri che incombono ad una grande Nazione in faccia al mondo. Se vi si sottraesse perderebbe ogni diritto ad avere un posto fra i popoli che hanno in mano gli umani destini ».

Ebbene il pensiero di Teodoro Rooswelt, « la codardia non assicura la pace », deve essere ammonimento e programma per gli Italiani.

Con queste significative parole, il Pellegrini chiude il suo bel libro, *Verso la guerra* sul dissidio austro-italiano; ed ho voluto qui rammentarle.

Malgrado però ogni migliore buon volere governativo il popolo italiano comincia a scuotersi dalla sua apatica indolenza e comincia a mostrarsi molto tiepidamente credulo di quanto i comunicati ufficiali i più purgati gli vengono narrando sulle gesta che l'alleata compie, e sulla solidità del patto di alleanza.

Tutto ha un limite in questo mondo ; e conviene pur dire che ormai si è raggiunto l'estremo in questa onesta perseveranza nel voler credere e nel voler far credere, malgrado tutto e malgrado tutti, all'esistenza reale e viva di una alleanza fra l'Italia e l'Austria.

Questa alleanza esiste consacrata in un elaborato trattato, ma da lungo tempo ha cessato di essere di fatto. Ed in quanto alla validità dei trattati ed all'affidamento che su di essi può farsi ne abbiamo avuto in questi ultimi mesi uno splendido esempio, fornitoci appunto dalla nostra alleata, che tranquillamente ha stracciato quello di Berlino nella parte che più non le conveniva.

L'Austria a proposito della annessione della Bosnia-Erzegovina vien rammentando, per mezzo della sua stampa ufficiale, i vantaggi economici che l'Italia ha ricavato dai trattati commerciali stretti fra i due Stati in conseguenza dell'alleanza e questo ricorda per accusare l'Italia d'ingratitudine per non averle prestato quell'efficace aiuto che avrebbe preteso per meglio fortificarsi.... a nostro danno.

Ma sono precisamente gli ultimissimi avvenimenti quelli che meglio di qualunque ragionamento hanno servito a mettere, con chiarezza, le cose al loro posto.

Mentre il mondo ufficiale tedesco, (che per sua parte anche in altre circostanze non ha mancato di far sfoggio di motti di spirito di gusto teutonico, sulla linea di condotta seguita dall'Italia; quale la famosa frase del « giro di valtzer », alla conferenza di Algesiras); ha detto ben chiaramente come ormai l'Italia « stuoni come un pianoforte scor-

dato » nella triplice alleanza; la stampa austriaca d'ogni partito, non ha mancato un sol giorno di lanciare frecciate contro il contegno dell'Italia accusandola di manovrare a danno della sua alleata e concludendo col dire che conviene innalzare un monumento funerario alla fedeltà italiana.

..... « la triplice giovò alla Germania ed all'Italia. « Questa n'ebbe profitto in moneta sonante. Me- « diante i favori doganali dell'Austria-Ungheria potè « riorganizzare la sua vita economica, ordinare le « sue finanze, restaurare le sue forze; ma giunta « l'ora nella quale l'Austria chiedeva un compenso, « l'Italia si pose dalla parte avversaria..... Un pro- « verbio americano dice: che chiunque può venire in- « gannato una volta, ma chi si lascia ingannare una « seconda volta se lo merita.

« Speriamo che gli uomini di stato austriaci se « ne ricordino. (Così la *Montagszeitung* del 29 marzo « di quest'anno) ».

Come si vede l'Austria non abbandona la linea politica di condotta che ha sempre seguito, di mettere, cioè, sul dorso degli altri quanto essa compie, per potersene poi dir vittima.

*
* *

Il trionfo completo, indiscusso riportato dal barone Lexa Von Aehrenthal (già ambasciatore au-

striaco a Pietroburgo, nel luglio 1902 e che venne fatto allontanare dalla sua sede in occasione della visita che a quell'epoca S. M. Vittorio Emanuele III fece allo Czar) per l'annessione della Bosnia-Erzegovina e per la sistemazione delle quistioni Serba e Montenegrina, è stato l'epilogo del dramma Balcanico che non poco ha leso i nostri vitalissimi interessi, e nel quale non abbiamo osato fare intendere in alcun modo ed in alcuna circostanza la nostra voce.

Il primo Re d'Italia alla vigilia della conferenza di Berlino accennando alla Bosnia-Erzegovina disse: « Se l'Austria-Ungheria dovesse ottenere la Bosnia « e l'Erzegovina noi ci troveremo stretti nell'Adria- « tico come in una tanaglia ».

Quello che il gran Re riteneva esiziale per gli interessi italiani oggi è fatto compiuto.

Ma non basta.

Proprio in questi giorni è stata definitivamente sistemata la vertenza fra l'Austria ed il Montenegro e per quanto la stampa italiana ufficiale ed ufficiosa, con una sicurezza che non voglio qualificare altrimenti che meravigliosa, abbia detto in ogni tono; facendo del funambulismo con i vari « alinea » del famoso articolo 29 del trattato di Berlino; che tale sistemazione era da ritenersi come un completo successo della politica italiana; io, guardandomi bene dal di-

scutere sia pur vagamente su questo « successo »; mi limiterò ad esporre con la più schietta obbiettività la situazione attuale del Montenegro, e più precisamente del suo porto di Antivari, dopo le ultime modifiche apportate dalla benevolenza austro-ungarica a quell'articolo 29.

In conseguenza di tali modifiche:

l'Austria cesserà di esercitare la polizia nel porto di Antivari e sul litorale montenegrino;

il Montenegro provvederà direttamente a tale polizia, e potrà avere navi da guerra sue proprie;

al Montenegro però è assolutamente vietato, come prima, di costruire fortificazioni di qualsiasi specie a difesa di Antivari;

l'Austria conserva immutato il possesso di Spizza con le sue fortificazioni; cioè il dominio vero di Antivari, basato sulla bocca dei cannoni che dall'alto di Spizza minacciano di distruzione Antivari e Pristan.

Rimane quindi inalterato il profondo valore della cinica ed insolente risposta data al Congresso di Berlino dal barone di Haymerle (uno dei rappresentanti austriaci) al conte de Launay (uno dei nostri rappresentanti) che domandava qualche schiarimento circa l'annessione di Spizza alla Dalmazia; « avendo l'Italia da salvaguardare degli importanti « interessi nell'Adriatico ».

La risposta dell'Haymerle diceva testualmente:
« Soltanto possedendo Spizza, *che domina Anti-*
« *vari*, l'Austria potrà raggiungere il suo scopo che
« si è quello di vegliare acchè il porto di Antivari
« ed il suo litorale conservino un carattere pura-
« mente commerciale ».

Dunque anche dopo le concessioni che la nostra alleata, mercè il nostro intervento, ha elargito al Montenegro niente è venuto a modificare il fatto, di principalissima importanza per noi, che il porto di Antivari rimane in pieno ed assoluto dominio dell'Austria.

Questi sono i fatti, la gravità dei quali non voglio menomare con commento alcuno.

***

L'Italia fino ad oggi ha chiuso gli occhi dinanzi agli armamenti che l'Austria è venuta approntando formidabili sul confine che da lei ne separa, e le orecchie alle voci di minaccia e di insulto che dai nostri alleati ad ogni ora si sono innalzate, sicure dell'impunità, contro di noi.

Ed ha lasciato, senza osar muovere la più semplice protesta, che l'Austria compisse quanto meglio credeva nel suo interesse a danno dei nostri più importanti e vitali.

Per parte del governo d'Italia il continuare, come ha fatto fino ad oggi, mosso certamente da un eccessivo sentimento di lealtà verso l'alleata, ad addormentare l'opinione pubblica italiana, sviando sempre l'attenzione del nostro paese dai pericoli che lo minacciano, sarebbe opera talmente iniqua che la mente rifugge dal fissarsi su di una così fatale eventualità.

L'ora presente è assai grave per gli italiani, ed il pericolo che ci minaccia è più vicino di quanto generalmente si crede.

Lasciamo da parte le frasi sapientemente diplomatiche, guardiamo virilmente in faccia l'avvenire e prepariamoci con ogni nostra forza e con ogni energia a quell'evento al quale l'Austria vien metodicamente preparandosi da molti anni. Alla guerra cioè, contro la nazione alla quale, con eccessiva arrendevolezza abbiamo mantenuto e manteniamo fede di alleati, da lungo tempo; ma che non ha mai cessato per un istante di essere la nostra vera e naturale nemica.

Uomini d'ogni parte debbono oggi dimenticare qualunque interna contesa o differenza di principî che possono dividerli nei campi del pensiero e dell'azione; per riunire ogni loro prontezza di intelletto, ogni loro possanza di energia in un unico sforzo rivolto all'organizzazione ed all'approntamento delle nostre forze marittime e terrestri.

Non è più tempo, ormai, di dilungarci in sterili discussioni sul da farsi; od in ancor più infeconde recriminazioni su quanto non è stato fatto o è stato mal compiuto nel passato.

Oggi occorre agire con la maggior prontezza possibile; con la più grande larghezza; a costo di qualunque sacrificio, tralasciando, per il momento qualunque altra impresa legislativa od amministrativa; per approntare nel più breve tempo la nostra difesa nazionale.

Agendo in questo modo soltanto forse si giungerà in tempo per essere abbastanza pronti il giorno non lontano nel quale si inizieranno le ostilità.

Se l'Austria in questi ultimi mesi e precisamente quando il nostro paese era immerso nel più straziante dei lutti per il disastro calabro-siciliano, non ci ha mosso guerra come i giornali austro-ungarici proponevano nel modo più ributtantemente cinico, contando i cadaveri dei nostri soldati che giacevano ancora insepolti fra le fumanti rovine di Reggio e di Messina, è stato solo per due ragioni:

1° Perchè la Germania l'ha sconsigliata di fare un tal passo in quel momento.

2° Perchè i suoi armamenti navali non sono

ancor pronti come invece sono già prontissimi quelli terrestri.

Ma nel 1912 la situazione sarà ben diversa.

La Germania sta consacrando tutta la sua energia ed ogni sua risorsa materiale e finanziaria al rapido compimento delle colossali costruzioni navali comprese nella famosa legge del 14 giugno 1900, per essere al più presto in grado di far fronte all'Inghilterra sul mare. Ora nel 1912 avrà portate queste sue nuove costruzioni a un tal punto di esecuzione da poter seriamente cominciare a pensare alla eventualità di una guerra contro la sua grande rivale.

L'Italia, fin dalla prima stipulazione della triplice alleanza, fece le più ampie riserve circa i patti che con vincoli di antichissima ed inalterata amicizia la legano all'Inghilterra.

La Germania, quindi, nel 1912, nella previsione di una possibile e probabile guerra contro l'Inghilterra, avrà ogni maggior convenienza nel lasciare che l'Italia sia messa in condizioni tali da non poter porgere valido aiuto alla sua fedele amica e quindi non farà più nulla per impedire all'Austria di attaccarci.

L'Austria, per parte sua, nel 1912 avrà completata la sua flotta con unità potentissime che le daranno una potenzialità navale di una metà superiore alla nostra, ed avrà ultimate le fortificazioni della

costa Dalmata che del resto già fin da ora sono formidabili.

Sarà dunque nel 1912 che l'arciduca Francesco Ferdinando d'Austria-Este, assalirà improvviso e violento l'Italia nel nome di S. M. Francesco Giuseppe Imperatore e Re.

In quel giorno non sarà più sufficiente, come lo è stato finora, per evitare la guerra, il sapersi curvare diplomaticamente a tempo, fingendo di non vedere e di non sentire... perchè si avrà guerra ad ogni costo per assoluto volere dell'Austria.

Ho voluto precisare chi ci muoverà guerra poichè non è un mistero per alcuno, che segua sia pur da lungi lo svolgersi degli avvenimenti internazionali; che chi conduce di fatto, con pugno di ferro, la politica Austro-Ungarica sia interna che estera, e non soltanto da oggi, è l'arciduca ereditario Francesco Ferdinando.

Egli da quando, or sono circa sette anni, ha cominciato ad occuparsi direttamente del governo dell'Impero, ha dedicato ogni sua energia alla riforma dell'esercito ed allo sviluppo dell'armata. Di questa opera compiuta con ammirevole discernimento e con indefessa costanza ha raccolto i primi frutti in questi giorni facendo trionfare indiscutibilmente la sua volontà sia per l'annessione della Bosnia-Erzegovina che per le quistioni serba e montenegrina.

Gli uomini di governo ed i capi dell'esercito e della marina che vennero scelti personalmente dall'arciduca lo coadiuvano mirabilmente nell'applicazione di un suo programma chiaro e preciso nel quale larghissima parte è fatta al conseguimento di una perfetta organizzazione e di una grandissima potenzialità dell'esercito e della marina.

L'annessione della Bosnia-Erzegovina all'Impero e l'annullamento della potenza militare della Serbia e del Montenegro erano due degli scopi che quel programma si prefiggeva. Il secondo non venne questa volta conseguito, solo perchè vi si oppose il buon « Kaiser Franz » (come Riccarda Hush nel suo ultimo libro *Das Risorgimento* chiama l'imperatore Francesco Giuseppe) che con le sue non comuni doti di acume e di buon senso non volle rischiare di chiudere la sua laboriosa e disgraziata esistenza con una conflagrazione europea.

Nel 1912, forse, l'imperatore Francesco Giuseppe che ormai comincia ad essere oppresso dalla grave età e dal peso delle memorie, avrà voluto legalizzare l'assoluta ed effettiva sovranità che l'arciduca Francesco Ferdinando di fatto esercita già da tempo sull'Impero austro-ungarico.

Sarà perciò allora che l'attuale Arciduca ereditario manderà ad effetto ciò che forma la base principale del suo programma di governo:

« Tentare di assicurare all'Austria il dominio in-
« contrastato dell'Adriatico distruggendo la poten-
« zialità marittima dell'Italia ».

Per ora egli provvede ad approntare le armi per questa impresa come prima le ha preparate, e con pieno successo, per l'intrapresa Balcanica.

In una sua recente biografia che è molto esatta nei particolari si legge: (*Neue Rundschau* marzo 1909):

. . . . . « Ha molta ambizione: pensa molto alle
« condizioni dell'Austria; desidera di cancellare dal
« libro della storia tutte le sconfitte che la monar-
« chia soffrì dopo Königsgratz. Sembra gli dolga che
« la corona dell'impero tedesco orni il capo di un So-
« vrano protestante.

« E' energico; ha volontà ferrea; i mezzi non gli
« fanno paura ove si tratti di uno scopo grande.
« I suoi sudditi potranno tutto temere e tutto spe-
« rare da lui; non avranno un oggi ma forse un do-
« mani. I suoi avversari debbono tutto temere e
« nulla sperare ».

Forse l'Arciduca ereditario d'Austria pensa e spera che se il successo arriderà all'imprese che egli imagina in Adriatico, sarà resa possibile l'ascesa al trono imperiale della principessa consorte che oggi ne è esclusa, insieme ai suoi figli, per la sua nascita, dalla legge inesorabile.

Gli occhi profondamente tristi e pensosi della contessa Chotek, ora principessa Hohenberg, vedranno in quel giorno sui gradini del trono, tanto desiderato, delle stille di sangue.

Si adoprino gli Italiani a far sì che se quel sangue sarà italiano, esso non sia stato sterilmente versato!

CAPITOLO II.

Le coste italiane ed austriache sull'Adriatico. — Il teatro delle operazioni navali di domani. — Pola. — Sebenico. — Cattaro. — Ragionamenti sulle distanze tra alcuni porti italiani e fra i porti dalmati e le città della costa italiana d'Adriatico (con una carta dimostrativa delle distanze).

Nella guerra fra l'Austria e l'Italia il combattimento fra le forze navali si svolgerà naturalmente sul mare Adriatico, mentre sulle coste che quel mare racchiudono si esplicheranno le azioni che dal mare si potranno dirigere contro la terra.

Ora, perchè una flotta possa sviluppare con piena efficienza la sua azione in una guerra occorre che, oltre ad essere convenientemente costituita, sia appoggiata ad un opportuno numero di *punti di appoggio* sulla costa o nelle isole che a quella costa sono vicine, perfettamente organizzati.

Per punto di appoggio di una flotta s'intende un porto che offra sicuro ancoraggio alle navi e nel quale si trovi un arsenale atto a qualunque genere di riparazioni, con bacini galleggianti od in muratura, capaci anche delle navi di maggior tonnellag-

gio; con depositi di rifornimenti di ogni specie; e munito di opere offensive tali da metterlo completamente al sicuro dagli attacchi nemici.

Basta questo rapido cenno per far comprendere come la costituzione di un vero e proprio punto di appoggio per una flotta comporti una spesa ben rilevante; spesa che per il più modesto punto di appoggio non può ritenersi inferiore ai trecentocinquanta milioni.

L'Italia sulle cinquecento miglia di costa che ha sull'Adriatico non possiede che un solo punto di appoggio per la sua flotta: Venezia, che riunisce soltanto in parte i requisiti necessari per essere veramente un forte punto di appoggio per una flotta moderna.

Del resto su tutto lo sviluppo della costiera adriatica non esiste alcun porto di alcuna specie per le grandi unità che compongono le nostre squadre; poichè quelli di Bari, Barletta ed Ancona hanno soltanto fondali varianti fra i tre e gli otto metri, ed all'imboccatura del canale di accesso al porto interno di Brindisi esistono fondali di soli otto metri.

Senza soffermarmi a discutere sulle organizzazioni offensive e difensive delle fortificazioni di Venezia; e su quanto in quel porto manchi di bacini, di officine, di materiali, di depositi di ogni genere per renderlo veramente atto a compiere l'enorme lavoro

che dovrebbe eseguire durante una guerra, dirò solo come le persone del mestiere siano profondamente preoccupate pensando a ciò che potrà avvenire in guerra a causa della difficilissima entrata per le navi di grosso tonnellaggio, in quel porto attraverso i canali di limitato fondale ed a forte corrente che dal mare vi danno accesso. Certo fa fremere il pensiero di una qualche grossa nostra nave che alla banda per avarie riportate in combattimento, debba manovrare in quei passi per entrare nel porto e non vi riesca per la poca profondità delle acque.

La gravità enorme di un tale stato di cose risalta certo, evidente agli occhi di quanti lo considerino, senza idee preconcette, e lasciandosi guidare dal semplice buon senso.

Per ovviare a questi gravissimi inconvenienti furono fatti degli studi (che attualmente debbono giacere nei polverosi e capaci scaffali di qualche Ministero), per la costruzione di una base navale e per la costruzione di un porto militare o a Comacchio o al lago Varano. Ma tali studi non condussero alla compilazione di teorici progetti e nulla, assolutamente nulla, venne in pratica iniziato.

Certo, lavori della portata di quelli occorrenti alla costruzione di un porto militare non si improvvisano in qualche settimana. Urge quindi provvedere a questa gravissima deficienza con la più grande sol-

lecitudine, con la maggiore attività e con la più grande larghezza di mezzi possibili.

***

La costa italiana sull'Adriatico, da Capo S. Maria di Leuca al confine austriaco è bassa e sabbiosa; le acque che la bagnano offrono facilissima navigazione e sono assolutamente prive di qualsiasi naturale pericolo.

La costa austriaca invece, da Spizza al confine italiano, su tutto il suo sviluppo di circa quattrocento miglia è montagnosa e scoscesa, con innumerevoli insenature che offrono ottimo riparo e buoni ancoraggi per le navi. Le acque vi sono profondissime e formano intricati canali a forti correnti fra le numerosissime isole che su tre linee quasì ininterrotte formano naturale baluardo alla costa tra Pola e Cattaro.

La navigazione in quei paraggi è molto difficile e richiede una perfetta conoscenza dei luoghi per essere ben condotta con qualunque tempo, specialmente di notte.

E' su questa che si trovano le tre formidabili basi navali d'operazione dell'Austria: Pola, Sebenico e Cattaro ad una distanza di 150 miglia tra Cattaro e Sebenico e di 120 miglia fra Sebenico e Pola.

*
* *

Pola. — Il golfo di Pola è difeso naturalmente dai due promontori di Punta Grossa e di Capo Compare, erti sul mare, fornitissimi di cannoni, con gallerie scavate nel monte, perchè non appaiano tracce di strade che conducono alla cima dei forti. Ha inoltre l'enorme vantaggio di essere difeso a distanza dalle isole Brioni armate dai più potenti e moderni cannoni sistemati in batterie corazzate.

Queste opere di difesa e di offesa insieme alle altre che da ogni parte s'innalzano attorno alla città fanno sì che Pola costituisca una vera e propria piazza forte di primissimo ordine ed assolutamente imprendibile dal lato del mare, e ciò nonostante il Governo austriaco non cessa dall'aumentare e dal migliorare continuamente questo grandissimo insieme di potenzialità militare accrescendo il numero dei cannoni con altri ancor più moderni sistemati in casematte ed in torri corazzate.

Nel porto esistono officine e magazzini d'ogni sorta in perfetto stato di efficienza fin dal tempo di pace, atti a qualunque riparazione ed a qualunque rifornimento che alla flotta possano occorrere.

Il Pellegrini nella sua opera già citata, con chiara

e precisa intuizione così si esprime a proposito di Pola:

« L'equilibrio dell'Adriatico vi potrebbe essere « quando un *quid simile* a Pola si trovasse sulla « costa nostra », il che non è; ed è quindi una frase ma non una realtà possibile, il parlare di equilibrio adriatico, finchè esista la piazza marittima di Pola. « Pola — scriveva il contrammiraglio Wüllerstorf — « ha il più alto valore per la marina da guerra e per « la difesa dei punti più importanti della costa. « Senza dire che ricetta il nuovo arsenale marittimo « e le riserve dell'armata, copre essa ancora, ad un « tempo, e Venezia e Trieste e Fiume ».

***

SEBENICO. — A centoventi miglia al sud di Pola trovasi il porto di Sebenico al quale il governo austriaco ha rivolto ogni sua maggiore cura per renderlo una formidabile base d'operazione ed un porto militare di primo ordine per la flotta.

Anche il porto di Sebenico è difeso al suo ingresso dalle due isole di Zlarin e di Provicchio che sono già munite di fortificazioni armate di nuovissimi cannoni, che possono battere il mare da qualunque parte senza alcun angolo morto, in modo da rendere impossibile a qualsiasi squadra di avvicinarsi all'entrata del porto.

L'imboccatura del porto è formata da un canale stretto e tortuoso lungo circa due miglia, largo poco più di duecento metri, alle sue estremità, percorso da fortissima corrente che ne rende assai difficile la navigazione alle navi di grosso tonnellaggio. Le acque vi sono profonde oltre quaranta metri.

Sebenico che oggi già rappresenta una base di operazioni di primo ordine, in seguito ai lavori di ogni specie che il governo austriaco vi sta eseguendo, nel 1912 costituirà un tutto organico di potenza e di efficienza militare e navale superiore alla stessa Pola.

Cattaro. — Le opere di difesa e di offesa che il governo austriaco è venuto costruendo ed approntando a Cattaro sono tali e tante che Cattaro deve oggi considerarsi come una vera regione fortificata, le diverse opere della quale sono munite dei più nuovi cannoni pesanti di ultimo modello.

Le coste che racchiudono le venti miglia di mare interno che costituiscono questo meraviglioso golfo di Cattaro, con la Baia di Teodo, ed i passi di Kundor, e delle Catene, sono armate con centinaia di cannoni d'ogni calibro racchiusi in casematte, torri corazzate, fortificazioni basse ed alte di ogni specie,

costruite e nascoste su per le scoscese pendici delle brulle montagne.

Nel golfo di Teodo si trovano i depositi militari e l'arsenale ideato dall'ammiraglio Sternek.

Ma il governo austriaco non ritiene ancora sufficienti queste colossali opere militari ed altre nuove ne sta compiendo a Teodo, ed aumenta i depositi e le officine d'ogni genere.

Le distanze che separano queste tre formidabili parti militari dalle città completamente indifese della nostra costa sono precisamente le seguenti: (Vedi schizzo n. 1).

Da Pola ad Ancona 80 miglia;

Da Sebenico ad Ancona 110 miglia;

Da Sebenico a Bari 160 miglia;

Da Sebenico a Brindisi 200 miglia;

Da Cattaro a Manfredonia 120 miglia;

Da Cattaro a Barletta 120 miglia:

Da Cattaro a Bari 100 miglia;

Da Cattaro a Brindisi 100 miglia.

Sarà quindi dai ripari di questi sicurissimi porti che le navi austriache, precedendo la dichiarazione di guerra, si slanceranno sulle nostre coste ed in cinque o sei ore di navigazione giungeranno a se-

minare la distruzione e la morte nelle nostre più ridenti e floride città del litorale.

*
* *

Oltre i lavori che l'Austria sta compiendo per i suoi tre porti militari, altri importantissimi ne spinge innanzi alacremente su tutta la costiera Dalmata, e costituisce nuove stazioni di torpediniere e di sottomarini, ed attende a completare la perfetta collegazione con telegrafi e telefoni senza fili di tutti i vari punti costieri con la stazione principale di Pola che direttamente comunica con Vienna. E provvede pure a fare un'isola della penisola di Sabbianiello, per mezzo di un canale che renderà possibili più rapide comunicazioni, con navigazione «interna» fra Sebenico e Cattaro.

Dai profani viene detto qualche volta che in guerra si potrà tentare con probabilità di successo, da parte nostra l'«imbottigliamento» della flotta austriaca in uno dei porti di Pola, di Sebenico o di Cattaro.

Ciò è errore grossolano, poichè senza tener conto che le operazioni di «imbottigliamento» così brillantemente condotte dai giapponesi a Porto Arthur, ma senza alcun pratico risultato, hanno chiaramente dimostrato come non possa farsi alcun serio asse-

gnamento sull'esito di tali operazioni dirette contro porti fortificati; e senza tener conto delle opere formidabili che difendono da ogni parte i porti militari austriaci di Dalmazia, operazioni di quel genere sarebbero rese impossibili e di assurdo successo per la profondità delle acque, e per le forti correnti che le tormentano, all'ingresso di quei porti.

Da questi brevi cenni risulta evidente il pericolo grandissimo che, indipendentemente da ogni altro, minaccia l'Italia pel fatto che in Adriatico non vien tenuta mai alcuna parte della nostra flotta in completo assetto e pronta a qualsiasi eventualità.

Le nostre navi si trattengono sempre e tutte nel Tirreno, nei porti di Spezia, Napoli e Maddalena che distano rispettivamente 1100 miglia, 800 miglia, e 1000 miglia da Venezia.

Ora conviene rammentare che per quanto la conferenza dell'Aia abbia votato un ordine del giorno dicente che: « le ostitità fra due stati non dovranno « cominciare senza un avvertimento preventivo « e non equivoco, che avrà sia la forma di una di- « chiarazione di guerra motivata, sia quella di un ul- « timatum con dichiarazione di guerra condizio- « nale »; certamente nel caso di un conflitto nessun Governo metterà in giuoco l'esistenza della nazione per attenersi strettamente alle platoniche risoluzioni della pacifica conferenza.

La guerra quindi sarà dichiarata di fatto con una azione cruenta compiuta da uno Stato ai danni dell'altro.

Si è per questo che continuando nel pericolosissimo sistema da noi adottato di mantenere le nostre navi ad un minimo di cinque o seicento miglia dal teatro delle operazioni di domani, accadrà infallantemente che le nostre squadre giungeranno nell'Adriatico quando quelle Austriache avranno già compiute indisturbate il bombardamento delle nostre città litoranee, distrutta in più punti la linea ferroviaria che corre proprio in riva al mare; sbarcato forse delle truppe sulle nostre coste disseminato centinaia di torpedini da blocco dinanzi a Venezia, ed altre innumeri ne avranno lasciato in deriva nelle quaranta miglia di mare che, all'entrata dell'Adriatico, separano Capo d'Otranto da Capo Linguetta.

La squadra austriaca in ogni stagione compie indisturbata continue esercitazioni d'ogni specie in Adriatico e le cittadinanze delle nostre città della costa sono ormai abituate ad intendere il rombo ironico e minaccioso dei suoi cannoni durante le esercitazioni di tiro compiute a poche miglia dal nostro littorale.

Molti dei nostri ufficiali di marina non son mai stati in Adriatico; nessuno conosce, per avervi na-

vigato, le frastagliatissime coste di Dalmazia; gli ufficiali austriaci invece conoscono perfettamente le nostre e quasi tutti sono entrati parecchie volte a Venezia a bordo dei vapori del Lloyd Austriaco.

Il mantenimento, dunque, costante di una parte rilevante delle nostre forze navali, in perfette condizioni di armamento, di equipaggiamento, di efficienza; in perfetto assetto di combattimento infine, nell'Adriatico, deve imprescindibilmente far parte di quel sano programma che senza indugio l'Italia deve adottare per provvedere alla sua difesa.

Da Spezia
Da Madda
Da Napoli
Da C° Spar
Da C. Otr
Da Spezia
Da Madda
Da Napoli
Da Brindis
Da Pola V
Da Pola a
Da Sebeni
ISTANZE

Da Spezia a S.to Messina	(1)	Mg.	460
Da Maddalena a S.to Messina	(2)	Mg.	350
Da Napoli a S.to Messina	(3)	Mg.	180
Da C° Spartivento a C° Otranto	(4)	Mg.	190
Da C. Otranto a Venezia	(5)	Mg.	470
Da Spezia a Venezia		Mg.	1120
Da Maddalena a Venezia		Mg.	1000
Da Napoli a Venezia		Mg.	850
Da Brindisi a Venezia		Mg.	410
Da Pola Venezia	(6)	Mg.	80
Da Pola ad Ancona	(7)	Mg.	80
Da Sebenico a Venezia	(8)	Mg.	190
Da Sebenico ad Ancona	(9)	Mg.	110
Da Sebenico ad Ortona	(10)	Mg.	110
Da Cattaro a Manfredonia	(11)	Mg.	120
Da Catlaro a Barletta	(12)	Mg.	125
Da Cattaro a Trani	(13)	Mg.	110
Da Caltaro a Molfetta	(14)	Mg.	105
Da Cattaro a Bari	(15)	Mg.	100
Da Cattaro a Mola	(16)	Mg.	95
Da Cattaro a Monopoli	(17)	Mg.	95
Da Cattaro a Brindisi	(18)	Mg.	100
Da Taranto a Venezia		Mg.	580
Da C° Otranto a C° Linguetta		Mg.	40

SCHIZZO N. I

CARTA DIMOSTRATIVA DELLE DISTANZE

CAPITOLO III.

Condizioni generali della nostra marina da guerra. — Forze navali austriache ed italiane. — Errori commessi nel passato nelle nostre costruzioni navali, ammaestramenti che possono ricavarsi da essi per evitarne in avvenire la ripetizione.

La nostra marina da guerra che circa un ventennio fa trovavasi alla testa del movimento internazionale militare marittimo, e che occupava uno dei primi posti nella graduatoria della potenzialità delle marine delle grandi potenze, è oggi discesa fino ad occupare il penultimo posto in quella graduatoria a brevissima distanza dall'ultima marina di grande potenza che è l'austriaca; la quale però continua ad aumentar con sempre rinnovata energia la sua potenza marittima di modo che nel 1912 avrà di gran lunga superata la nostra, e sarà proprio in quell'anno che l'Italia :... rinunzierà ad essere l'ultima fra le grandi marine, per passare capolista di un altro gruppo di marine composto ora dalla flotta olandese, dalla spagnuola, dalla brasiliana, dalla argentina e dalla turca.

Questa impressionante decadenza della nostra marina rispetto alle altre non è dovuta al fatto che essa sia andata « indietro » in senso assoluto, bensì al fatto che essa è semplicemente rimasta ferma mentre le altre hanno camminato a passi da gigante sulla via del progresso aumentando in ogni modo la potenzialità delle loro flotte.

Nel 1893, solo 16 anni or sono, l'Italia occupava il terzo posto fra le nazioni marinare, insieme alla Russia, alla Germania ed agli Stati Uniti d'America; e mentre era preceduta dall'Inghilterra e dalla Francia era seguita dal Giappone, dalla Spagna e dall'Austria.

Precisamente nel 1893 la marina da guerra austriaca valeva un terzo di quella italiana mentre nel 1907 ne valeva i due terzi; nel 1910 ne varrà i quattro quinti e nel 1912 sarà la nostra marina che varrà meno dei 4/5 di quella austriaca.

Ma meglio di qualunque ragionamento, le cifre riunite nelle seguenti tabelle verranno a dimostrare quanto son venuto fin qui asserendo.

Anno 1893		Anno 1906		Anno 1910	
Ordinc d' importanza	Tonnel-laggio efficiente	Ordine d'importanza	Tonnel-laggio efficiente	Ordine d'importanza	Tonnel-laggio efficiente
Inghilterra	694,635	Inghilterra	1,277,780	Inghilterra	1,215,060
Francia	294,050	Stati Uniti	545,760	Germania	555,060
Russia	159,560	Francia	427,575	Stati Uniti	547,905
Stati Uniti	157,720	Germania	411,480	Francia	462,425
Italia	145,300	Giappone	270,715	Giappone	386,135
Germania	132,920	Russia	264,320	Russia	296,215
Giappone	47,935	Italia	145,790	Italia	150,980
Austria	45,710	Austria	93,740	Austria	119,345
					(1)

1893		1906		1910		1912	
Ordine d'importanza	Tonnel-laggio efficiente	Ordine d'importanza	Tonnel-laggio efficiente	Ordine d'importanza	Tonnel-laggio efficiente	Ordine d'importanza	Tonnel-laggio efficiente
Italia	145,300	Italia	145,790	Italia	150,980	Austria	220,000 (2)
Austria	45,710	Austria	93.740	Austria	119,345	Italia	160,000 (2)

(1) Dall'opuscolo di VERITAS: *Statistica e marina*.

(2) Nel computo di queste tonnellate efficienti è stato tenuto conto dello svalutamento delle due flotte in ragione del 4 °/₀ e per anno. E mentre per l'Austria si sono calcolati i tonnellaggi di 3 navi del nuovo tipo *Ersatz Monarch* di 20,000 tonnellate, dei 3 incrociatori di 4000 tonnellate e dei 12 cacciatorpediniere da 600 tonnellate che entreranno in servizio nel 1912 Per l'Italia si è tenuto calcolo delle 18,000 tonnellate di aumento rappresentate dalla nave di tipo-misto che per quell'epoca sarà forse stata approntata

Eppure per questa nostra marina la di cui flotta in 15 anni non ha aumentato la sua potenzialità che di 5000 tonnellate (corrispondenti ad un incrociatore protetto del valore di 6 od 8 milioni) è stato speso, in tale periodo di tempo, più di un miliardo!

Quali sono le cause gravissime che hanno potuto condurre ad una sì enorme sproporzione fra quanto si è speso e quello che si è ottenuto?

...« I ministri che si sono seguiti al potere, specialmente in questi ultimi anni, hanno fatto quanto era umanamente possibile per migliorare le condizioni della nostra flotta. Molto inchiostro e molta voce sono stati sparsi per la nostra marina da guerra; molte polemiche, molte, moltissime energie si sono dedicate ad essa, ma l'opera umana, si è urtata contro la fatale legge di natura che, perchè un effetto si elimini o si modifichi, occorre modificarne ed eliminarne la causa.

« La causa invece, è rimasta sempre intatta nella sua forza, additata spesso, non toccata mai: da una parte un numero eccessivo di arsenali difettosamente organizzati, dall'altra un materiale troppo vecchio; e con la causa è rimasto l'effetto, che tutte le spese che in questi ultimi 20 anni sono state fatte per la marina militare sono state assorbite da questa per nutrirsi e progredire stentatamente » (Veritas — *Statistica e marina*).

Le parole che precedono, scolpiscono la verità sulla piaga principale che affligge lo sviluppo della nostra marina.

S. E. l'onorevole Mirabello ha fatto e fa quanto gli è possibile per eliminarlo, o per lo meno ridurla nella sua deleteria influenza, radiando le navi più vecchie e non ammettendo nuovi operai negli arsenali e mandando in pensione i più anziani fra quelli che vi sono impiegati.

Ma non basta. Occorre provvedere radicalmente; e mentre si deve continuare a radiare tutto quanto non abbia alcun valore guerresco e non sia di alcuna pratica utilità; si deve addivenire alla soppressione di qualcheduno dei numerosissimi arsenali (sei tra grandi e piccoli) che dissanguano il bilancio della marina.

Io non dirò quì quali siano gli arsenali da sopprimersi.

Mi limiterò a rammentare che quando l'onorevole ammiraglio Bettòlo fu Ministro della Marina tentò di procedere alla soppressione di un arsenale; ma furono tali le difficoltà incontrate che dovette desistere dall' impresa.

Trattandosi d' interessi vitali del paese, occorre, senza incertezze, passar sopra al lieve danno che la soppressione di un arsenale può momentaneamente apportare ad una grande e fiorente città.

Sopprimendo uno o due dei nostri arsenali, potrà provvedersi alla riorganizzazione di quello di Venezia, che rappresenta l'unica risorsa della nostra flotta durante la prossima guerra contro l' Austria.

Contemporaneamente alla soppressione di qualche arsenale si dovrà procedere alla semplificazione della complicatissima macchina burocratica che opprime da ogni lato ed inceppa in ogni movimento lo sviluppo della parte viva della nostra marina da guerra assorbendo milioni e milioni del non pingue bilancio.

Debbonsi sfollare le schiere folte di centinaia e centinaia di impiegati di ogni grado e di ogni specie che si annidano negli uffici del ministero, degli arsenali, dei comandi; e che rappresentano un peso enorme sulle risorse del bilancio della marina, del tutto sproporzionato al lavoro utile che da quella faragine burocratica si riesce a ricavare.

I rappresentanti della Nazione sono quelli che possono apprezzare la assoluta necessità di compiere tali atti e che debbono appoggiare in ogni modo l'opera energica del ministro responsabile intesa ad effettuarsi.

Nel 1910 le flotte austriaca ed italiana saranno formate dalle unità indicate nelle seguenti dettagliate tabelle.

LE FLOTTE ITALIANA E AUSTRIACA NEL 1910

La flotta italiana nel 1910.

NOME DELLA NAVE	Anno entrata in servizio	Tonnellaggio	Spessore massimo corazza in cm.	Armamento: Cannoni grosso calibro	Armamento: Cannoni medio calibro	Velocità effettiva	Annotazioni
Regina Elena	1907	12,625	22 25	2 da 305 mm.	12 da 203 mm.	22	
Vittorio Emanuele III	1907	12,625	22 25	2 » 305 »	12 » 203 »	22	
Napoli	1909	12,625	22 25	2 » 305 »	12 » 203 »	22?	Le motrici sono ancora sotto collaudo.
Roma	1909	12,625	22-25	2 » 305 »	12 » 203 »	22?	Le motrici sono ancora sotto collaudo.
Amalfi	1909?	10,118	20	4 » 254 »	8 » 190 »	22?	Le motrici sono ancora sotto collaudo.
San Giorgio	1909?	9,833	20	4 » 254 »	8 » 190 »	22?	Non ha ancor fatto le prove di macchina.
San Marco	1910	9,833	20	4 » 254 »	8 » 190 »	22?	Non ha ancor fatto le prove di macchina.
Pisa	1909	10,118	20	4 » 254 »	8 » 190 »	22	
Regina Margherita	1905	13,425	15	4 » 305 »	4 » 203 » 12 » 152 »	20 1/2	
Benedetto Brin	1906	13,425	15	4 » 305 »	4 » 203 » 12 » 152 »	20 1/2	
Francesco Ferruccio	1905	7,350	15	1 » 254 »	2 » 203 »	20?	

Ammiraglio Saint Bon .	1901	9,800	25	4 » 254 »	8 » 152 » 8 » 120 »	17?	Nave di mediocre valore guerresco.
Emanuele Filiberto . . .	1901	9,800	25	4 » 254 »	8 » 152 » 6 » 120 »	17?	Nave di mediocre valore guerresco.

Complessivamente *quindici* unità di combattimento con 43 cannoni di grosso calibro e 192 di medio calibro.

Cacciatorpediniere da 25 miglia	n. 13	
Cacciatorpediniere da 30 miglia	n. 6	
Totale. . .	n. 19	
Torpediniere di alto mare	n. 36	28 da 210 tonn. e 8 da 140 tonn.
Navi varie senza quasi alcun valore guerresco.	n. 10	
Torpediniere senza quasi alcun valore guerresco	n. 40	
Unità mediocri che possono in guerra rendere eventualmente qualche servigio .	n. 5	Le tre navi tipo *Re Umberto* e le 2 tipo *Coatit.*
Altre unità per servizi varî in guerra fuori del campo di battaglia	n. 8	Fra le quali sono comprese le navi posamine.

La flotta austriaca nel 1910.

NOME DELLA NAVE	Anno entrata in servizio	Tonnellaggio	Spessore massimo corazza in cm	Armamento		Velocità effettiva	Annotazioni
				Cannoni grosso calibro	Cannoni medio calibro		
Radetzky	1910	14,500	24	4 da 305 mm. 8 » 240 »	20 da 101 mm.	20?	
Zrinyi	1910	14,500	24	4 » 305 » 8 » 240 »	20 » 101 »	20?	
Erzh. Franz Ferdinand .	1910	14,500	24	4 » 305 » 8 » 240 »	20 » 101 »	20?	
Erzh. Ferdinand Max. .	1908	10,600	23	4 » 240 »	12 » 190 »	20	
Erzh. Friedriech . . .	1907	10,600	23	4 » 240 »	12 » 190 »	20	
Erzh. Karl, ...	1907	10,600	23	4 » 240 »	12 » 190 »	20	
Saint Georg	1910	7,300	21	2 » 240 »	5 » 190 » 5 » 152 »	22?	
Babenberg	1904	8,340	22	3 » 240 »	12 » 152 »	19	
Arpad	1903	8,340	22	3 » 240 »	12 » 152 »	19	
Habsburg	1903	8,340	22	3 » 240 »	12 » 152 »	19	

Wien.	1898	5,600	27	4 » 240 »	6 » 152 »	17	Nave di mediocre valore guerresco.
Kaiser Karl VI	1900	6,300	22	2 » 240 »	8 » 150 »	20	

Complessivamente *quattordici* unità di combattimento con **73** cannoni di grosso calibro e 168 di medio calibro.

Cacciatorpediniere da 25 miglia	n. 7	
Cacciatorpediniere da 30 miglia	n. 8	
TOTALE. . .	n. 15	
Torpediniere di alto mare	n. 42	
Navi varie senza quasi alcun valore guerresco.	n. 10	
Torpediniere senza quasi alcun valore guerresco	n. 24	
Unità mediocri che potranno in guerra rendere eventualmente qualche servigio.	n. 5	
Altre unità per servizi varî in guerra fuori del campo di battaglia	n. 8	Comprese quattro navi posamine.

Dall'esame dei due quadri precedenti si desume dunque che contro le 15 unità italiane di combattimento, l'Austria potrà metterne in linea 14.

La validità della corazzatura di difesa è senza alcun dubbio maggiore nelle unità austriache che in quelle italiane.

Le navi italiane hanno in media un miglio di velocità di vantaggio sulle simili austriache.

La potenzialità offensiva di ognuna delle tre unità austriache più recenti del tipo *Erz. Franz Ferdinand* è nettamente superiore a quella di qualunque unità nostra. Le altre unità austriache hanno una potenzialità di armamento lievemente inferiore a quelle delle simili italiane.

Concludendo: dato che Austria e l' Italia posseggono un materiale secondario di incrociatori protetti e navi varie del tutto equivalente; che l'Austria è alquanto inferiore all'Italia per numero di cacciatorpediniere, mentre le è superiore per il numero di torpediniere d'alto mare che possiede; può dirsi, con grande coscienza di verità, che alla fine del 1910 le forze navali mobili delle due nazioni saranno sensibilmente equivalenti.

Nel 1912 invece la superiorità della flotta austriaca sulla italiana sarà schiacciante e precisamente costituita da un intera squadra ultra potente formata:

da tre navi di venti mila tonnellate, con trenta

cannoni da trenta centimetri, delle quattro tipo *Ersatz Monarch* che imposterà in quest'anno;

da tre esploratori protetti di quattro mila tonnellate e 27 miglia di velocità;

e da 12 nuovissime cacciatorpediniere da cinque o sei cento tonnellate e trenta miglia di velocità.

Alle quali forze noi potremo opporre soltanto una delle due navi miste da 18 mila tonnellate attualmente in progetto.

* * *

Errori commessi in passato nelle nostre costruzioni navali. — Esaminando le varie unità che compongono la nostra flotta, e dettagliandole, vediamo che nessuna di esse appartiene ad un tipo di nave ben determinato e definito. Poichè se la maggior parte di esse ha un armamento offensivo talmente potente ed una protezione di corazza talmente valida che molto si avvicinano a quelli delle corazzate di prima linea, di tonnellaggio corrispondente, costruite alla stessa epoca, dalle altre nazioni; nell' insieme di armamento e di difese risultano nettamente inferiori a dette corazzate moderne.

D'altra parte le loro qualità offensive e difensive, e specialmente le prime sono alquanto superiori a quelle degli incrociatori corazzati che fanno parte delle flotte delle altre nazioni; però la loro velocità

che è un poco superiore a quella generalmente adottata all'estero per le corrazzate è di molto inferiore a quella che posseggono i veri incrociatori corazzati moderni.

Si vede quindi che nella nostra marina, che pur possiede senza alcun dubbio le più geniali e belle intelligenze di ingegneri navali che in tutto il mondo progettino navi; si è seguito per lungo ed ininterrotto volgere di anni il principio di costruire delle navi che riunissero in un unico tipo i requisiti e le qualità delle navi di linea e degli incrociatori corazzati.

Ma, anche dai profani, si comprenderà facilmente come un tale problema non possa venir risolto senza transigere su qualche principio di capitale importanza.

Così è accaduto nelle nostre costruzioni; pur essendo riusciti a risolvere il problema nel migliore dei modi possibili.

Nella nostra Marina si fu indotti a prescegliere una tale linea di costruzione, principalmente da ragioni di ordine finanziario e dalla importanza somma, oserei dire quasi esagerata, che in ogni epoca si è attribuita, in Italia, alla grande velocità delle navi da battaglia.

Circa la velocità mi riservo di dare qualche spiegazione in uno dei capitoli seguenti.

Confrontando le due navi tipo *Ammiraglio di Saint-Bon*, con le tre tipo *Garibaldi*, le due tipo

Regina Margherita e persino le quattro tipo *Regina Elena* con le quattro tipo *San Giorgio*; si vede subito che fra le prime che dovrebbero essere corazzate di linea e le seconde che dovrebbero essere incrociatori corazzati, le varie differenze sono talmente limitate in più od in meno, ed in certa maniera compensantisi fra di loro da poter condurre alla conclusione che la nostra flotta è formata da navi appartenenti ad un unico « *tipo misto* » più o meno modificato.

Le buone intenzioni che hanno presieduto allo svolgimento di una tale linea di condotta nelle costruzioni non hanno dato in definitiva quei brillanti risultati che certamente si erano sperati presceglendola.

Se i quattrocentocinquanta milioni che, in cifra tonda, sono costate le quindici unità che compongono la nostra flotta, fossero stati spesi nella costruzione di navi di tipo ben determinato, senza cedere alla seducente chimera irrealizzabile in costruzioni navali come in ogni altro ordine di cose, « di ottenere il massimo spendendo il minimo »; la nostra flotta oggi avrebbe un valore maggiore di quello che effettivamente possiede.

Mi avvarrò di un esempio per affermare ancor meglio quanto son venuto fin qui esponendo.

La Germania nel suo mirabile e chiarissimo programma studiato prima in ogni più minuto parti-

colare, e sanzionato poi con la legge 14 Giugno 1900; si è attenuta strettamente al principio, seguito anche dalle altre nazioni, di costruire delle navi di tipo ben distinto fra loro; cioè: delle vere corazzate di linea, degli incrociatori corazzati e degli incrociatori protetti.

Mentre noi attendevamo alla costruzione lentissima delle quattro navi miste, tipo *Regina Elena*, la Germania approntava le cinque corrazzate tipo *Braunschweig*.

Ecco i dati riferentisi a questi due tipi che meglio di qualunque ragionamento servono a dimostrare quanto io voglio significare:

	Corazzata tedesca *Braunschweig* Varata nel 1902	Nave da guerra italiana tipo misto *Regina Elena* Varata nel 1904
Spostamento.	13,200 tonnellate	12,900 tonnellate
Velocità effettiva . . .	18 1/2 miglia	21 1/2 miglia
Armamento	4 cannoni da 280 mm. 14 cannoni da 170 mm.	2 cannoni da 300 mm. 12 cannoni da 200 mm.
Protezione di Corazza .	Superficie protetta 1300 m^2. Spessore massimo 25 cm.	Superficie protetta 750 m^2. Spessore massimo 25 cm.

Si vede subito che per avere una maggiore velocità di circa tre miglia, vantaggio che in guerra, come dirò poi, servirà a ben poca cosa; abbiamo dovuto rinunziare per le navi del tipo *Regina Elena* a gran parte della protezione ed a buona parte dell'armanento,

Ora le nostre 15 unità del tipo misto, in guerra non varranno assolutamente più di 12 unità corazzate come il *Braunschweig*; ed il prezzo di una *Regina Elena* di ventun miglio e mezzo di velocità o di un *Braunschweig* di 18 miglia e mezzo si aggira sui 30 milioni, quindi se noi avessimo costruito 12 vere corazzate invece di 15 navi miste, avremmo speso 360 milioni invece di 450; e con i 90 milioni di differenza avremmo potuto costruire o 4 buoni incrociatori corazzati di 12 mila tonnellate e 25 miglia di velocità, o per lo meno, date le varie epoche nelle quali queste costruzioni si sono succedute, dodici incrociatori protetti, uno per ognuna delle dodici corazzate, da 3000 tonnellate di spostamento e 25 miglia di velocità.

Ma non è certo questo il momento di fare delle inutili recriminazioni.

Le nostre navi, pel tipo che si è voluto realizzare, sono perfettamente costruite e con gli uomini bene addestrati che le montano costituiscono, in senso assoluto, un considerevole insieme di forze.

Ho voluto accennare a questi errori del passato perchè si provveda a non ripeterli in avvenire, e precisamente in questo momento nel quale urge decidersi per un completo e concreto programma di nuove costruzioni navali.

Poichè convien non nascondersi, che a quanto pare, anche nella costruzione delle due corazzate di grande tonnellaggio per le quali dal Parlamento sono stati già accordati i crediti occorrenti, vuolsi ancora adottare un *tipo misto.*

Così, secondo i progetti, queste navi dovrebbero avere un spostamento di 18,000 tonnellate, con una protezione massima di corazza, al centro, dello spessore di 22 centimetri ed alle estremità di 10 centimetri, un armamento di 12 cannoni di 30 centimetri ed una velocità di 23 miglia; cioè a dire essere, al pari di quelle che le hanno precedute, un compromesso fra la corazzata di linea e l' incrociatore corazzato moderno.

Non solo, ma per poter sistemare su di una nave di questo tonnellaggio e di questa velocità, 12 cannoni da 30, mentre le altre nazioni sono riuscite a sistemarne soltanto dieci sulle vere corazzate di tonnellaggio maggiore, si vuol fare l'*esperimento* di collocare tre cannoni in una stessa torre.

Non è certamente nel carattere di questa pubblicazione lo svolgere le ragioni tecniche per le quali

tale soluzione che è stata scartata all'estero e che anche in Italia ha validissimi oppositori sia da escludersi assolutamente dalle nostre costruzioni; mi basta di aver segnalato il fatto.

Nel seguente quadro ho riunito i dati riferentisi alle navi da battaglia da 18,000 e più tonnellate costruite dalle varie nazioni, in modo che il lettore possa da sè convincersi, esaminandoli, della esattezza delle mie osservazioni.

Corazzate di 1ª linea.

NOME DELLA NAVE e nazione alla quale appartiene	Data di entrata in servizio	Spessore massimo della cintura di corazza	Spessore della corazza di protezione di cannoni	Armamento	Velocità	Spostamento tonnellate
St. Vincent (Inghilterra)	1909	28 cm.	29 cm.	10 da 300 mm	21	19,250
Michigan S. U. America)	1909	30 cm.	30 cm.	8 da 300 mm.	18 $^1/_2$	16,600
Nassau (Germania)	1909	30 cm.	30 cm.	12 da 280 mm.	19	18,000
A. (Giappone)	1910	30 cm	30 cm.	12 da 305 mm.	20	20,000
Danton (Francia)	1910	28 cm.	28 cm.	4 da 300 mm. 12 da 240 mm.	19	18,350
A. (Italia)	?	23 cm.	24 cm.	12 da 305 mm.	23	18,400
Ersatz Monarch (Austria)	1912	30 cm.	30 cm.	10 da 300 mm.	22	20,200

Dai dati precedenti chiaramente risulta come l'Italia anche questa volta voglia, senza arrivare al massimo dello spostamento (le ventimilaottocento tonnellate delle nuove corazzate giapponesi) avere il massimo dell'armamento e 2 miglia (?) di velocità di più delle altre corazzate simili. Ma per ottenere questo modesto risultato (se pure si riuscirà a convenientemente piazzare tutti i dodici cannoni) deve accontentarsi di piastre di corazza di spessore inferiore di ben 7 centimetri a quello delle corazze che circondano i fianchi delle navi delle altre nazioni; deve ridurre l'estensione della superficie corazzata delle sue navi e deve ricorrere ad altri compromessi, quale quello assai pericoloso della limitata altezza di ponte sul mare che è una delle caratteristiche di quasi tutte le nostre navi.

Risulta perciò manifesto che la nuova *nave mista* italiana quando entrerà in servizio sarà decisamente inferiore alle altre corazzate simili contemporanee e non potrà neanche lontanamente paragonarsi ai nuovissimi incrociatori corazzati di gran tonnellaggio delle altre nazioni, ai quali tenta invano avvicinarsi con quel lieve vantaggio di velocità al quale ho or ora accennato.

Nel seguente quadro ho riunito i dati riferentisi ai più moderni incrociatori corazzati e quelli già citati, nel quadro precedente, della nave mista ita-

liana in modo che il lettore possa formasene un esatto concetto.

Incrociatori corazzati.

NOME DELLA NAVE e nazione alla quale appartiene	Data di entrata in servizio	Spessore massimo della corazza di protezione dell'artiglieria	Armamento	Velocità effettiva	Spostamento tonnellate
Indomitable (Inghilterra).	1908	26 cm	8 da 300 mm.	28	18,000
F. (Germania)	1910	26 cm.	10 da 280 mm.	26	19,000
Huki (Giappone) . . .	1909	25 cm.	4 da 300 mm. 10 da 200 mm.	26	18,500
A. (Italia)	?	24 cm.	12 da 300 mm.	23	18,400

Dai dati precedenti si vede che la nave mista italiana oltre ad avere una minore protezione anche degli incrociatori, ha su di essi, una grandissima inferiorità di velocità.

Un ufficiale delle nostra marina che si occupa con gran coscienza di cose navali ha pubblicato nel fascicolo della *Rivista Marittima* del mese di marzo, un articolo in favore di questo compromesso di nave di tipo misto, che chiama *corazzata veloce* (prendendo

questo nome da un opuscolo pubblicato dall' ingegnere navale francese Laubeuf; però il Laubeuf chiama così una nave monstre da lui proposta di 25 mila tonnellate di spostamento, ben diversa quindi da quella della quale qui si tratta.

L'autore dell'articolo citato tenta dimostrare che le marine di 2° ordine, e fra di esse decisamente comprende l'italiana, potranno ricavare dei vantaggi dall'adozione di navi di tale tipo.

Credo di essermi di già dilungato abbastanza a dimostrare il contrario; e con tutto il rispetto dovuto a quell'articolista, io credo che le sue asserzioni debbano comprendersi fra quelle che il comandante Darrieus, della marina francese chiama: « l'affermation sans preuves, les opinions sentimentales non contrôlèes ». Poichè i combattimenti navali che si sono svolti durante la guerra russo-giapponese hanno fornito una ben chiara prova di quello che sia ai giorni nostri una battaglia navale, ed hanno dimostrato in modo inconfutabile come le sorti ne saranno decise in principalissima maniera dall'esito dell' implacabile combattimento, a grande distanza, col cannone fra le corazzate.

I cultori di arte navale di ogni paese dopo avere attentamente studiato lo svolgimento di ogni singolo combattimento navale fra Russi e Giapponesi sono venuti *tutti* alla concorde conclusione che nella guerra

navale moderna, il tipo di nave che meglio di ogni altro riunirà tutti i requisiti occorrenti a formare una unità di combattimento veramente potente è quello della *grande corazzata di linea* fortemente armata, validamente protetta e fornita di una buona velocità. Condizioni queste che hanno portato per conseguenza al grande aumento negli spostamenti delle *corazzate.*

Fu appunto in base agli insegnamenti ricavati dalla guerra russo-giapponese che una illustrazione della ingegneria navale italiana, il Cuniberti, ideò il progetto di una corazzata di oltre 18000 tonnellate di spostamento riunendo i requisiti ora detti. Progetto che venne messo in pratica dall'Inghilterra con la fulminea costruzione della corazzeta ormai famosa che porta il nome di *Dreadnought ;* nome che serve oggi per indicare comunemente queste nuovissime corazzate di grande tonnellaggio.

Tenuto presente quanto son venuto fin qui dicendo in questo capitolo, nel nuovo programma navale che l'Italia dovrà, forzatamente, concretare per la difesa della sua esistenza, in ogni più minuto particolare, con la massima serietà e con la maggiore ponderatezza; dovrà essere assolutamente scartato il principio della *unità di combattimento di tipo misto*, e si dovrà decisamente provvedere alla costruzione di *vere e proprie navi corazzate*, senza ricorrere a compromessi e senza tentare *esperimenti pericolosi* come

quello al quale ho già accennato dell'adozione delle torri *trinate*. (A questo proposito rammenterò ancora che i tedeschi i quali, se non hanno molta genialità per progettare nuovi tipi di navi, eccellono in modo specialissimo nel saper trovare le migliori soluzioni dei problemi meccanici i più complessi, dopo averla profondamente studiata, hanno decisamente scartato la soluzione di piazzare tre cannoni in una medesima torre sulle loro nuovissime navi per aumentarne la potenza offensiva).

L' Italia non è abbastanza ricca e costruisce troppo lentamente le sue navi per potersi permettere il lusso di tentare delle esperienze anche quando si tratta di esperienze, che, sottilizzando, in teoria e sulla carta, diano affidamento abbastanza serio di buona riuscita; poichè se la loro soluzione fallisse alla prova della pratica il danno che se ne risentirebbe sarebbe troppo grave.

Spesso è stato detto che in Italia si adottava come tipo di nave di combattimento il tipo misto, perché tutte le varie e successive costruzioni erano subordinate sempre ad un piano di guerra generale, tattico e strategico, ideato in relazione alle condizioni geografiche speciali della nostra penisola, per attuare il quale occorrevano appunto delle navi ben armate e veloci per dare il massimo rendimento nell'applicazione di una tattica di « offesa-difensiva »,

al quale precisamente tutto il piano di guerra era informato.

Io non so se ciò sia vero, ma in ogni modo un tale concetto direttivo, se pure è mai esistito, oggi ha fatto il suo tempo, per lo sviluppo grandissimo ed uniforme al quale sono pervenute le marine delle altre nazioni.

Preparandoci alla futura guerra contro l'Austria, ora che quella nazione porta un così energico e produttivo interessamento alla sua marina da guerra, il continuare a costruire delle navi di tipo misto sarebbe errore fatale.

Non conviene farsi delle illusioni ed occorre guardare in faccia la verità per spiacevole che essa sia.

Ciò che ho detto per le nostre navi più recenti, circa la lora assoluta inferiorità rispetto alle navi corazzate costruite alla stessa epoca dalle altre nazioni, può integralmente ripetersi, giungendo a delle conclusioni ancor più gravi, riferendosi alle due navi tipo *Regina Margherita*, i fianchi delle quali sono protetti soltanto da una succinta corazza di 15 centimetri di spessore, di gran lunga inferiore cioè non solo a quella delle corazzate simili, ma anche a quella di qualunque incrociatore corazzato della stessa epoca.

Considerando infine le nostre quattro ultime navi del tipo *S. Giorgio* non si può non rimanere alquanto

perplessi dinanzi alla loro cintura corazzata decrescente da un massimo di 20 centimetri, dinanzi al loro armamento di cannoni da 254 e da 190 millimetri; e quel che è ancor più grave, trattandosi di navi che per loro caratteristiche preponderanti vorrebbero essere comprese fra gli incrociatori corazzati, dinanzi alla loro non eccessiva velocità effettiva.

Allo stato attuale delle cose, è verità il dirlo, *la nostra marina non ha alcuna unità di combattimento che sia veramente una corazzata moderna di prima linea;* e tali non saranno nemmeno le due nuove navi di 18,000 tonnellate se verranno costruite sui piani speciali che per esse sono stati studiati.

L'Austria invece provvede ad ultimare le sue tre corazzate da 14,500 tonnellate del tipo *Erz. Franz Ferdinand* e nel 1912, quando noi avremo forse pronta una delle due navi miste da 18,000 tonnellate essa avrà completato tre delle 4 formidabili corazzate di prima linea del tipo *Ersatz Monarch* da 20,000 tonnellate che sono comprese sul suo ultimo programma navale.

Non inutili ed infeconde discussioni in quest'ora ben grave per noi. I nostri pensieri siano rivolti all'avvenire e provvediamo a costruire delle navi che sieno veramente dei validi e terribili istrumenti di distruzione e di morte.

CAPITOLO IV.

Qualche considerazione sulla velocità delle navi corazzate di gran tonnellaggio.

Una delle ragioni per le quali l'italia, nelle sue costruzioni navali, si è sempre attenuta ad un tipo misto di nave, frutto di compromessi vari, per cercare di riunire in una stessa unità le caratteristiche della corazzata e dell'incrociatore, è stata l'importanza somma che, in Italia, si dà al fatto che le navi corazzate di linea posseggano una grandissima velocità.

Così ogni qualvolta che si è costruita una nave si è messa come condizione principale quella che essa avesse almeno un miglio di velocità di più delle navi di tipo simile, costruite dalle altre nazioni.

Come dimostra l'esempio già esposto non esiste ingegno di costruttore navale, per geniale che esso sia, che riesca a dimostrare non vero l'assioma: « che fra due navi di tonnellaggio uguale e di forti

velocità, ma diverse (sia pur di poco), la più veloce dovrà essere meno armata e meno difesa della meno veloce».

I risultati che noi abbiamo ottenuto in fatto di velocità nelle nostre costruzioni navali rispetto alle simili estere non superano un miglio od un miglio e mezzo di vantaggio, ed in pratica ciò è ben pochissima cosa; mentre sono più sensibili le transazioni ed i compromessi che si sono dovuti fare o sul loro armamento o sulla loro protezione, per poter ottenere quella maggior velocità.

La massima: « Nella guerra navale sarà vincitrice « la flotta più veloce perchè potrà imporre la di- « stanza di combattimento »: ha fatto ormai il suo tempo, ed in ogni caso per chi, come noi, militi fra i più ferventi fautori della *dottrina offensiva* per il combattimento navale, essa ha soltanto il valore che può avere una « frase fatta » che allo stesso tempo rappresenta uno dei più puri esponenti della « dottrina difensiva ».

No, nella guerra navale non vincerà la flotta più veloce ma quella che saprà meglio manovrare e che avrà i migliori cannonieri.

E finendo di divagare torno alla velocità.

Quando di velocità si parla occorre, in primo luogo, esattamente distinguere le navi corazzate dagli incrociatori corazzati.

Per le vere e proprie corazzate da battaglia la prima e maggior cura deve essere apportata al loro più potente e completo armamento ed alla loro più valida ed estesa difesa di corazza; e non deve farsi la ben che menoma transazione nel raggiungimento di questi due requisiti per cercare di ottenere una maggior velocità.

Questa velocità per le moderne corazzate da 20000 tonnellate deve essere mantenuta nei limiti da 19 a 20 miglia orarie effettive.

***

Per gli incrociatori corazzati moderni che hanno tonnellaggi simili a quelli delle corazzate di linea si *raschierà* invece, sia sull'armamento di cannoni, che sulla difesa di corazza, il più limitatamente che sarà possibile, sì, ma in relazione allo scopo principale da raggiungere: la grandissima velocità che questo tipo di nave deve possedere.

Tale velocità, per i moderni incrociatori corazzati da 18000 tonnellate, deve essere spinta fino a 27 o 28 miglia orarie effettive.

Dunque, ho detto, per le corazzate non più di 20 miglia di velocità cioè la massima che è stata adottata dalle marine più progredite, per le coraz-

zate di grandissimo tonnellaggio, come chiaramente dimostra la seguente tabella:

NOME DELLA CORAZZATA e nazione alla quale appartiene	Anno di entrata in servizio	Tonnellaggio	Velocità in miglia	*Annotazioni*
St. Vincent (Inghilterra) . . .	1909	19,250	20 1/2	
Lord Nelson (Inghilterra) . . .	1908	16,500	18	
North Dacota (Stati Uniti A.) .	1910	20,000	20 1/2	
Hansas (Stati Uniti A.) . . .	1906	16,500	18	
Nassau (Germania)	1909	18,000	19	
Braunschweig (Germania) . . .	1905	13,200	18	
Danton (Francia)	1910	18,000	20	
Liberté (Francia)	1908	14,800	18	
A. (Giappone)	1909	20,800	20	
Kashima (Giappone)	1906	16,400	18	
A. (Italia)	?	18,400	23	
Regina Elena	1907	12,625	22 1/2	
A. (Austria)	1912	20,000	20	
Radetsky (Austria)	1910	14,500	20	

Rinunciamo perciò decisamente per le nostre nuove castruzioni a quel miglio o a quelle due mi-

glia di più di velocità che tanto nuocerebbero al loro valore guerresco.

Rammentiamo che una squadra moderna combatterà sempre in formazione serrata, in modo che tutte le unità che la compongono possano prender parte alla battaglia.

Ora, 5 corazzate in formazione, ad una distanza di 400 metri l'una dall'altra, occupano una lunghezza di circa 2 chilometri di sviluppo, che nella tattica moderna di combattimento deve ritenersi come *un massimo.*

In una simile formazione una squadra non può manovrare, per ben addestrati che siano i comandanti delle varie unità, a velocità elevatissime, poichè basterebbe un minimo errore di accostata per condurre alle più disastrose conseguenze di abbordaggio.

Ed infatti, secondo quanto la buona pratica delle manovre ha dimostrata, la *massima velocità* di evoluzione per una squadra manovrante a distanze serrate, e formata di unità di gran tonnellaggio sarà di *circa 15 miglia orarie.*

Certo in alcuni momenti quando le squadre navigheranno in formazione stabile, ed in certe speciali manovre, potrà impiegarsi una maggior velocità. Ma le 5 miglia di differenza fra la velocità di evoluzione, di 15 miglia, e la massima di 20 miglia

saranno sempre più che sufficienti in quei dati casi speciali.

Gli incrociatori corazzati invece per le speciali missioni che dovranno disimpegnare fuori del campo di battaglia, prima e dopo dell'incontro delle flotte, dovranno avere la massima velocità che sia possibile raggiungere, pure avendo un buon armamento di cannoni di grosso calibro ed una sufficiente difesa di corazza. Come ho detto tale velocità non dovrà essere inferiore alle 27 o 28 miglia effettive.

CAPITOLO V.

Programmi di costruzioni navali delle varie nazioni. — Il programma navale dell'Austria. — Quale deve essere il programma navale dell'Italia.

Ogni nazione marinara prima di iniziare delle costruzioni navali le espone chiaramente in un preciso programma, nel quale sono detti i principi ai quali detto programma è stato informato e quali scopi con la sua attuazione si vogliono e si possono raggiungere.

Tutto questo è detto dai ministri responsabili in pieno Parlamento, senza mezze frasi e senza sottintesi; e la discussione pei fondi da stanziarsi per le costruzioni elencate nel programma si svolge, con piena conoscenza di *cause e di effetti* da parte di tutti quelli che vi partecipano.

Così il paese sa quello che il governo propone e perchè lo propone, quello che le Camere approvano o disapprovano e per quali ragioni l'assentimento ad una data spesa, ad una data proposta viene dai suoi rappresentanti negato od accordato.

In Inghilterra, che è certamente lo Stato nel quale il popolo, per l'elevato livello di coltura può più competentemente seguire la politica dal Governo, il famoso programma navale del *Two Power Standard*, è seguito così coscienziosamente e così intelligentemente da tutto il popolo che proprio in questi giorni nei quali i formidabili armamenti navali della Germania, hanno fatto sorgere il dubbio che l'indiscussa supremazia britanica sui mari possa esser minacciata, assistiamo allo spettacolo strano, e per noi italiani, poi, veramente meraviglioso del popolo inglese che si riunisce in pubblici comizi per imporre al governo di costruire nuove potentissime navi che costeranno centinaia di milioni, mentre il governo non ritenendole indispensabili cerca di temporeggiare.

Ma per cercare di convincere il popolo che non havvi necessità di costruire tante altre nuove navi, non è che i ministri inglesi dicano che non sono necessarie perchè guerra non vi sarà (poichè se così dicessero saprebbero di mentire) ma asseriscono, citando cifre e fatti, che le navi esistenti e quelle già in costruzione saranno sufficienti fino all'epoca tale per battere le navi tedesche che per quella stessa epoca saranno pronte.

E dall'altra parte, nella camera tedesca, a queste chiarissime dichiarazioni inglesi non meno chiaramente si risponde.

La Germania da quando ha preso per motto del suo avvenire la frase pronunziata dall'Imperatore Guglielmo II:

« Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser ».

è venuta sviluppando ed eseguendo con meravigliosa costanza e precisione il suo programma navale che fu stabilito in ogni più minuto particolare della sua formidabile costituzione, dalla legge 14 giugno 1900 che fissava la composizione della flotta di combattimento in:

38 corazzate di linea,

14 incrociatori corazzati,

38 incrociatori ed esploratori protetti,

144 cacciatorpediniere e torpediniere di alto mare.

(Una successiva legge del 1906, motivata da nuovi armamenti inglesi, ha poi portato a 20 il numero degli incrociatori corazzati).

Tale è la febbrile attività che la Germania (la quale si è resa perfettamente conto delle ragioni che hanno motivato un così enorme programma navale e degli scopi vitalissimi, per l'esistenza nazionale, che con la sua attuazione si possono soltanto conseguire) porta al compimento delle nuove navi, che ha raggiunto quella rapidità di costruzione che fino a pochi anni or sono costituiva uno speciale privilegio della nazione rivale.

Così nel Parlamento tedesco i ministri appoggiano le loro chiarissime esposizioni di pace *formidabilmente armata contro l'Inghilterra* con cifre e dati minuti e precisi; ed il paese, ripeto, sa quello che vuole, sa quale è la meta che deva raggiungere.

In Francia tutti sanno che il nemico di domani sarà ancora quello di cento anni fa e che la rivincita di Trafalgar verrà giocata sulla Manica.

Ministri, deputati e stampa di ogni colore, concordemente ed apertamente discutono della migliore soluzìone che può darsi al problema navale, e mentre vengono costruendosi le nuove unità di combattimento, previste dai vari e successivi programmi navali, si moltiplica il numero dei sottomarini e dei sommergibili che, secondo la teoria oggi maggiormente accreditata in Francia per la guerra contro l'Inghilterra, dovranno, i primi provvedere alla più ravvicinata difesa delle coste, ed i secondi muover guerra offensiva alla squadre inglesi per tentare con qualche colpo fortunato di stabilire un certo equilibrio fra le flotte di combattimento delle due nazioni.

E dicendo queste cose non ho davvero la pretesa di fare delle *rivelazioni*; poichè in Francia, come in

Inghilterra, come in Germania, giornalmente si pubblicano libri ed articoli nei quali quanto io son venuto fin qui accennando è detto e discusso in ogni senso ed in ogni maniera.

Non parlerò della formidabile battaglia che per ora si combatte con programmi perfettamente determinati ed a colpi di centinaia di milionì spesi in colossali costruzioni navali; e che domani verrà decisa dal cannone in guerra aperta fra gli Stati Uniti ed il Giappone pel predominio nel Pacifico.

Dirò dell'Austria che in meno di 14 anni ha più che duplicata la potenzialità della sua marina da guerra.

Se fosse possibile l'aver qualche dubbio sulle ragioni che hanno condotto l'Austria ai suoi nuovi programmi di costruzioni navali, esso cadrebbe subito prestando attento orecchio a quanto l'ammiraglio austriaco conte Montecuccoli dice ad ogni favorevole occasione circa: *la missione che ha e che deve avere la flotta austriaca nel suo mare Adriatico...*

In Austria nessuno certamente ignora che la flotta ha un'unica e sola ragione di esistere: *combattere e sconfiggere la flotta italiana mentre l'imperiale esercito combatterà e sconfiggerà l'esercito italiano* ».

Il giornale *Die Zeit* di Vienna in un numero del marzo di quest'anno pubblicava:

.... Nell'agosto si imposterà una delle quattro corazzate da 20000 tonnellate.

Compiute le quattro navi da 20000 tonnellate l'Austria dominerà e potrà tranquillamente tener fronte all'Italia anche sul mare.

Il *Fremdenblatt* (foglio governativo) del 7 aprile, parlando delle nuove costruzioni navali austriache di quattro navi da 20000 tonnellate così si esprime:

«.... forse si ricorrerà a crediti straordinari. E tutto « ciò appare naturalissimo. La monarchia non può as- « sistere inoperosa ai nuovi sviluppi della marina da « guerra ed ignorare quali qualità decidano delle su- « periorità sul mare; ed essa deve ormai fornire i « mezzi per mantenere, in questa nuova fase di svi- « luppo marinaro, quella potenza che è necessaria ad « assicurare le sue coste ».

Nel *Die Zeit* dell'aprile si legge:

«... La marina da guerra desta un interesse sempre « più vasto nella popolazione la quale comincia a » comprendere che un forte esercito non basta. Spe- « cialmente dopo l'annessione della Bosnia ed Erze-

« govina è chiaro che solo una forte flotta è in grado « di impedire che l'Italia eventualmente compia una « pericolosa avanzata contro di noi attraverso il Mon- « tenegro ».

Max Schloss nel suo opuscolo: *Die Wahrheit über die neuen oesterreichisch-ungarischen Schlachtschiffe. Ein mahnruf in letzter Stunde* (*La verità sulle nuove navi da battaglia austroungariche. Un grido d'allarme all'ultima ora*), pubblicato ad Amburgo negli ultimi mesi del 1908 con la data del 1909 — scrive precisamente:

«,.. unsere ganze Kraft, « Energie und unser ganz « Eifer dahin resultieren « muss, Italien zur See « überlegen zu werden; « dass unsere Aufgabe da- « rin besteht, für jede Ty- « pe, die in Italien auf den « Stapel gelegt werde; je « zwei stärkere zu ba- « uen... ».	... tutta la nostra forza, la nostra energia ed il nostro zelo debbono adoprarsi a far sì: di essere più forti dell' Italia sul mare; il nostro dovere è questo: per ogni nave che l'Italia mette in cantiere costruire sempre due navi più potenti...

Ed infine la lega navale austriaca sotto la presidenza dell'arciduca ereditario Francesco Ferdinando ha pubblicato in questi giorni un proclama diretto ai popoli della monarchia nel quale dopo un accenno a futuri probabili pericoli di guerra è detto: *che*

occorre assolutamente portare la potenza navale austriaca ad un grado tale da avere l'incontrastato dominio del mare...

Mi sembra che quanto son venuto fin qui citando sia sufficiente a dare una idea chiara e definita del programma navale austriaco, che può con sicurezza riassumersi in queste brevi parole:

« *Avere una marina da guerra superiore e possi-*
« *bilmente doppia di quella italiana* ».

Per l'attuazione di questo programma le Delegazioni avranno già votato i fondi necessari quando questo mio opuscolo vedrà la luce.

L'Austria raggiungerà la meta che con questo programma si prefigge, precisamente nel 1912, allestendo per quell'epoca le sue nuove corazzate da 20000 tonnellate.

In Italia non si è mai formulato un programma chiaro e preciso di costruzioni navali perchè non si è mai avuto il coraggio di esporre serenamente quali fossero i principî dai quali si doveva partire e quali fossero gli scopi che si dovevano raggiungere.

Le costruzioni navali si son venute man mano compiendo con lentezza fenomenale, perchè i fondi necessari, accordati in seguito a qualche brillante discorso ministeriale, erano ripartiti in un numero molto grande di esercizi finanziari.

I vari Ministri della marina che riuscirono a strappare al parlamento i fondi necessari alle costruzioni, prodigando fiumi di convincente eloquenza, hanno fatto del loro meglio per ben impiegare i denari che così faticosamente avevano ottenuto, ed hanno cercato di ricavarne il massimo profitto.

Ma non sono mai riusciti a dichiarare al paese esattamente e chiaramente quante corazzate, quanti incrociatori corazzati, quante cacciatorpediniere e torpediniere occorrano alla flotta d'Italia per fronteggiare tale o tal'altro avversario possibile o probabile, e quanti denari siano necessari per provvedere alla loro costruzione; e si sono sempre ripiegati, per forza, sul compromesso: cercando di ottener molto con poco.

Ripeto non è questo momento adatto per soffermarsi e formulare rimpianti; ma urge nel modo il più assoluto di uscire da una situazione così pericolosamente anormale, per la salvezza del paese, guardando con energica tranquillità a quanto occorre provvedere.

Il programma dell'Italia per quanto riguarda la sua difesa navale è semplicissimo nella sua chiarezza:

« *Avere una flotta di potenza almeno doppia di*
« *quella Austriaca, in perfette e completissime con-*
« *dizioni di efficienza* ».

Scopo di un tale programma:

« *poter sicuramente ottenere all'inizio delle ostilità*
« *il dominio del mare nell'Adriatico* ».

Una flotta di potenza doppia di quella austriaca sarà appena sufficiente, per noi, per compensare l'assoluta mancanza di punti d'appoggio e di porti per le nostre navi sulle nostre coste ed a bilanciare l'enorme vantaggio che l'Austria ritrarrà, nella guerra contro di noi, dalle sue formidabili basi di operazioni di Pola, di Sebenico e di Cattaro.

I discorsi detti dal conte Montecuccoli agli ufficiali della marina austriaca ed alle Delegazioni non lasciano alcun dubbio circa la sua ferma intenzione, nel caso di una guerra contro l'Italia, di prendere decisamente l'offensiva, come Tegethoff fece nel 66. E certamente se l'Italia non provvede energicamente e rapidamente alle deficienze grandi della sua difesa navale l'attuazione del progetto del Montecuccoli assicurerà all'impero austro-ungarico successi ben maggiori di quelli che il Tegethoff ottenne a Lissa.

L'Italia provvederà, io lo spero, alla sua marina da guerra che è la prima ed unica difesa delle sue lunghissime littoranee frontiere e la porterà ad un tal punto di potenza, rispetto a quella austriaca, che il conte Montecuccoli dovrà rassegnarsi, nella ventura guerra a svolgere una tattica puramente

difensiva appoggiando le sue navi alle basi costiere.

Dunque il programma navale d'Italia deve essere: « *Avere una flotta di potenza doppia di quella austriaca* ».

Si abbia il coraggio di dire queste verità apertamente senza sottintesi e senza mezzi toni al Paese, in modo che esso possa rendersi esattamente conto dei pericoli che lo minacciano e del modo nel quale può opporvisi riparo.

Il popolo che da i suoi denari per provvedere alle difese, ed i suoi figli per armarle e per farle valere, ha ben diritto di conoscere tutta intera la verità e chi oggi questa verità cercasse velargli, sia pur solo in parte, continuando ad alimentargli vane illusioni e bugiarde speranze di una sicurezza che non esiste, compirebbe opera ben trista di menzogna e d'inganno.

CAPITOLO VI.

Il personale. — Ufficiali ed equipaggi. — Insufficienza numerica dei nostri equipaggi. — La preparazione alla guerra. Il comando supremo della flotta in guerra.

Ricordati della guerra!
Amm. MAKAROFF.

Mi limiterò a qualche sommario cenno sul personale della nostra marina da guerra, senza nemmeno sfiorare la complessa e grave questione delle carriere sia degli ufficiali sia della bassa forza. Poichè anche trattandola brevemente, esorbiterei dal còmpito preciso ed obbiettivo che mi sono proposto di segnalare in questo studio unicamente i bisogni e le deficienze della nostra difesa militare marittima ed indicando i mezzi atti a porvi riparo in modo conveniente.

E' tale l'importanza del problema che non voglio distoglierne l'attenzione di chi mi legge neanche per indicare i bisogni del personale delle varie carriere che pur sono abbastanza gravi.

Certo che, provveduto alla primissima necessità del materiale, occorrerà assolutamente pensare al personale che questo materiale arma e fa funzionare.

Gli ufficiali.

Il corpo dei nostri ufficiali è eccellente sotto ogni punto di vista, sia per coltura teorica che per pratico addestramento. Forse nelle sue file non vi è un entusiasmo così vivo per la carriera, come quello che nel 1904 animava gli ufficiali di Togo sulle navi giapponesi; ma ciò non può meravigliare poichè è certo che l'entusiasmo in un corpo militare è proporzionale alle prospettive di avvenire che si hanno in carriera ed alla piena coscienza della forza effettiva dell'organismo al quale si appartiene.

Ora date le attuali condizioni di carriera piuttosto infelice della nostra marina e la perfetta conoscenza (frutto della non comune coltura generale e tecnica posseduta dalla grandissima maggioranza dei nostri ufficiali) delle condizioni di potenzialità della nostra marina in senso assoluto e in confronto a quelle delle altre nazioni, è naturale che l'entusiasmo non sia vivissimo.

Le varie categorie di ufficiali tutte perfettamente disciplinate, attendono alle loro mansioni con coscienza e con zelo veramente ammirevoli e formano nel loro insieme un tutto talmente bene affiatato da dare sicurissimo affidamento che la flotta da loro armata darà in guerra il massimo rendimento che possa umanamente sperarsi.

Gli equipaggi

La forza organica dei reali equipaggi, per l'esercizio 1909-1910 è di 28,500 uomini che sono perfettamente organizzati e, nei limiti consentiti dalle risorse del bilancio della marina, benissimo istruiti ed addestrati in ogni specie di esercitazioni a seconda delle varie specialità.

Questa forza però è insufficiente ai bisogni della nostra marina, e tenendo conto degli equipaggi che saranno necessari per armare le nuove navi, essa dovrà essere portata ad un minimo effettivo di 36,000 uomini.

Conseguentemente si dovrà provvedere il bilancio della marina dei fondi necessari al mantenimento in servizio, *per tutta la durata della ferma,* di un tal numero di uomini, affinchè non si debba, come accade ora normalmente, per ragioni di bilancio, ricorrere al dannosissimo espediente di anticipare i congedamenti della classe anziana lasciando così per molti mesi incompleti gli equipaggi delle navi, come è accaduto anche quest'anno nel mese di marzo. Proprio nel momento che l'Austria, richiamate in servizio ogni specie di riserve per completare gli equipaggi delle sue navi, compiva le fulminea e meravigliosa mobilitazione di tutta la sua flotta e mandava da Pola e Spizza la sua squadra in completo assetto di

guerra; gli equípaggi delle poche navi sottili nostre che prestano servizio in Adriatico erano incompleti perchè erano stati mandati in congedo anticipato gli uomini appartenenti alla classe più anziana.

Quando poi si sarà provveduto ad altre possibili migliorie nelle carriere delle varie categorie del corpo reale equipaggi, avendo una maggiore disponibilità di fondi in bilancio, si riuscirà certamente a trattenere in servizio i migliori elementi delle varie specialità che attualmente abbandonano assai numerosi le bandiere appena hanno soddisfatto l'obbligo di leva.

Ho detto che l'entusiasmo in marina oggi non è vivissimo ed ho accennato le ragioni di un tale fatto.

Per rianimarlo però fino al parossismo, basterà il primo accenno che la nostra flotta si prepari a combattere contro quella austriaca.

Il giorno, da tanto atteso in pensoso silenzio, che le bandiere di combattimento si agiteranno al vento in testa agli alberi delle nostre navi, ufficiali ed equipaggi saranno folli di gioia di potere alfine sciogliere la promessa che ognuno di loro ha tacitamente fatto ai poveri morti che giacciono in fondo

all'amarissimo Adriatico là dove si frange contro l'isola infausta!

Poichè, come ben scrisse un brillantissimo ufficiale del nostro esercito, il maggiore De Giorgio:
..... *Nella marina si lavora pensando a Lissa!*

Il personale della marina da guerra austriaca.

Gli ufficiali della marina imperiale austriaca, che hanno condizioni di carriera poco dissimili da quelle dei nostri ufficiali, pur essendo alquanto insofferenti della ferrea disciplina che li governa, sono veramente ottimi, sia come « teorici » che come « pratici » e formano nel loro insieme un corpo di ufficiali che può con vantaggio sostenere il paragone con qualunque altra marina.

Il loro morale è mantenuto elevatissimo dal pensiero della prossima guerra contro l'Italia; l'esito della quale non è da loro menomamente messo in dubbio, che debba pienamente arridere alle bicipiti aquile di Asburgo.

Gli equipaggi.

Gli equipaggi che armano le navi austriache sono buonissimi nel loro insieme e gli elementi Dalmati ed Istriani (che parlano l'italiano e mal comprendono il tedesco) che concorrono numerosi a formarli sono veramenti ottimi come quelli della nostra marina

Il loro addestramento è molto curato con continue esercitazioni d'ogni specie.

La preparazione alla guerra. Il comando supremo della flotta in guerra.

La nostra marina come guarda con ogni deferente fiducia all'ammiraglio Carlo Mirabello come a colui che con instancata ed instancabile energia e rara competenza riuscirà a qualunque costo a portare la marina a quel grado di potenzialità e di preparazione che le sono necessarie; così affisa gli occhi speranzosi sull'ammiraglio Giovanni Bettòlo come colui che dovrà condurre la flotta d'Italia alla battaglia.

Certamente il Governo del Re conosce questo desiderio e questa speranza, ed avvicinandosi il giorno del conflitto provvederebbe a non ripetere il fatale errore commesso dai governanti del 1866, quando per vergogna d'Italia il comando della flotta non venne data al Galli della Mantica, che la marina tutta voleva a comandante supremo.

Sarebbe perciò opportuno che una tale decisione governativa fosse palesemente conosciuta da tutti fin dal tempo di pace; come per l'esercito sono conosciuti i nomi dei comandanti delle armate in guerra.

Il nome di chi condurrà al combattimento la flotta austriaca non è un mistero per alcuno! E l'opera di quel capitano di domani si esplica in pace continua ed intensa nel diretto e quotidiano contatto con ufficiali ed equipaggi.

La nomina fin dal tempo di pace del comandante della flotta in guerra renderebbe certo più direttamente proficua la sua opera di preparazione della flotta, e molti altri vantaggi potrebbero derivarne per la nostra completa organizzazione navale.

Per meglio dimostrare l'importanza somma del principio al quale mi sono inspirato scrivendo queste linee, citerò le seguenti pagine pubblicate su questo argomento, meno di un anno fa, dal capitano di vascello della marina francese Gabriel Darrieus.

. . . . . « Si è mercè degli esercizi di armonizza-
« zione, e con un addestramento metodicamente re-
« golato abituante le diverse unità a manovrare
« raggruppate, che si preparano le squadre ad ese-
« guire di fronte al nemico le combinazioni della
« tattica di combattimento. La preparazione neces-
« saria per gli attachi e le risposte che si fanno sul
« campo di battaglia navale si può acquistare sol-
« tanto con una lunga, lunghissima pratica dei mo-
« vimenti d'insieme in tempo di pace. Essa è pos-
« sibile, nel momento decisivo, soltanto se il perso-
« nale che dirige le diverse unità del gruppo pos-

« siede la sicurezza nata dall'abitudine dei frequen-
« tissimi esercizi. Questa necessità del perfetto ad-
« destramento risulta tanto più urgente per quanto
« in guerra sarà limitato l'impiego di segnali.

« L'esecuzione perfetta delle istruzioni del « Capo »
« durante l'azione, non può evidentemente ottenersi,
« senza segnali, che nel caso che tutti gli elementi
« principali della forza navale si siano immedesimati
« completamente del pensiero del « Capo » in seguito
« alla pratica continua delle manovre comuni.

« Un risultato di così capitale importanza non
« può evidentemente ottenersi senza delle frequen-
« tissime uscite delle squadre e senza degli esercizi
« che nella misura del possibile si avvicinino alle
« condizioni probabili della guerra, senza spendere,
« per conseguenza, del denaro. Non può soprattutto
« essere raggiunto all'infuori del pensiero militare
« di chi dirige la preparazione alla guerra.

« Qualunque siano le alte personalità che coman-
« dano le squadre non è conforme ad una buona
« preparazione alla guerra il lasciar loro l'iniziativa
« del metodo di addestramento delle squadre stesse.
« Il loro compito resta talmente elevato nell'esecu-
« zione di questo addestramento da bastare alla loro
« attività. Ma affinchè il risultato ottenuto dia i
« suoi frutti è assolutamente necessario che il me-
« todo di istruzione sia generale e dettato da una

« volontà superiore, da quella stessa che deve sop-
« portare la ben pesante responsabilità della guerra,
« futura.

« Ogni altro procedimento è eccessivamente cat-
« tivo poichè lascia a delle intelligenze, a delle abi-
« lità, a dei temperamenti essenzialmente mutabili,
« (poichè i comandanti in capo delle squadre si suc-
« cedono nel comando,) la cura di una delle fun-
« zioni principalissime della preparazione alla guerra.

« Non bisogna dunque in tal caso meravigliarsi
« se delle modificazioni radicali si producono a volta
« nello spazio di qualche anno nell'indirizzo dato
« alle forze navali, nelle idee alle quali si informano
« le varie manovre e, quello che è più grave, nei
« principi stessi del combattimento ».

. . . . . « Per realizzare quello che è il voto di
« tutti : « La più grande marina » non basta la di-
« sciplina dell'attitudine che spesso altro non è che
« una semplice maschera ma è sopra tutto neces-
« sario la disciplina del pensiero . . . . . ».

***

Rammenterò pure che gli straordinari successi ot-
tenuti durante la guerra russo-giapponese dall'am-
miraglio Togo, con le sue squadre così meraviglio-
samente addestrate ed organizzate sono dovuti prin-

cipalissimamente al fatto che l'ammiraglio Togo aveva di persona, senza interruzione alcuna, ideato e diretto tutte le graduali esercitazioni che erano servite a preparare le varie squadre al combattimento ed aveva curato ogni più minuto particolare dell'organizzazione della flotta negli *otto anni* che precedettero la guerra, durante i quali non ammainò mai la sua insegna di comando delle navi che da lui condotte assicurarono sul mare così brillanti e decisive vittorie all'Impero del Sole Levante.

***

L'illustre ammiraglio Makaroff morto tragicamente dinanzi a Porto Arthur nel disastro del *Petropawlowski*, sua nave ammiraglia, nell'introduzione di un suo mirabile libro di « Tattica navale » scrive:

« Ogni uomo d'arme e chiunque fa parte del mondo « militare non deve dimenticarsi mai dello scopo per « cui esiste e farebbe ottima cosa se tenesse affisso « in luogo visibile il motto: Ricordati della guerra!: « da noi adottato come epigrafe di vera fatica e « lavoro ».

***

Meditino gli Italiani queste parole del grande ammiraglio russo!

CAPITOLO VII.

Agli onorevoli deputati dell'Estrema.

L'Avanti dell'11 aprile di quest'anno ha pubblicato le lettere di risposta, al quesito posto dal suo direttore: « circa quale posizione avrebbe dovuto « prendere il proletariato italiano nella questione « della difesa nazionale » degli onorevoli Enrico Ferri ed Ettore Ciccotti.

La lettura della prosa di quelli che dovrebbero essere due delle personalità notevoli del Partito Socialista italiano lascia perplessi ed insoddisfatti per la poca sincerità alla quale è informata e per le molteplici stridenti contraddizioni di concetto e di fatto.

L'onorevole Bissolati con troppo acume e con magistrale ironia ha rilevato, nel commento che nello stesso numero del giornale fa seguire a quelle lettere, le contraddizioni e le incertezze che esse contengono, perchè io qui mi dilunghi al riguardo in altri ragionamenti,

In quelle lettere, in conclusione, si dice che non è questo il momento di parlare:

di Hervéismo, poichè i tempi non sono ancora maturi, (infatti neanche a farlo a posta, proprio in questi giorni i proletari delle varie nazioni lavorano a meglio fortificare quelle frontiere che non solo esistono, ma che forse mai come oggi hanno rappresentato così potente minaccia di morte di un popolo contro quello vicino);

nè di Marxismo, perchè domani saranno proprio proletari condotti da proprietari (?) che si batteranno contro altri proletari condotti da altri proprietari (?) e si uccideranno a diecine di migliaia fra loro. (E quindi, la teoria fondamentale del Marxismo, della lotta unica fra proprietari e proletari perde ogni suo valore nella pratica realtà dei fatti);

nè tanto meno, naturalmente, di militarismo!

*
* *

Ma allora in questo grave periodo che traversa l'Italia, di che cosa convien discutere secondo la dottrina proletaria?

Credo che nessuno dei due scrittori delle lettere citate sarebbe capace di dare una risposta netta e precisa e compendiata in poche parole a questa mia domanda.

Perciò la risposta la formulerò io.

Affermare il principio antimilitarista ora e sempre, in mezzo ad incertezze e contradizioni varie, più o meno opportuniste, ad uso dei buoni proletari dell'ottimo popolo italiano che senza comprenderlo, perchè incomprensibile come tutto quanto è vago ed indefinito, assorbono docilmente il verbo dei maestri.

Ma questo verbo che può essere discusso in una ordinaria questione fra capitale e lavoro, o su di un qualsiasi quesito legislativo amministrativo, deve essere respinto e condannato quando vien predicando ch'è inutile provvedere a quegli armamenti ed a quelle difese che pur sono assolutamente ed indiscutibilmente necessari per la salvezza della patria.

Ed insisto sulla mancanza di sincerità insita nella esposizione di quei principii, poichè non è possibile che persone della coltura di Enrico Ferri e di Ettore Ciccotti credano veramente che l'Austria faccia gli enormi sacrifizi finanziari che sta compiendo per rendere sempre più formidabili la sua offesa e la sua difesa sia sul mare che in terra senza aver lo scopo unico e preciso di muoverci guerra e di sconfiggerci.

In una delle primissime tornate di questa legislatura l'onorevole Brunialti chiuse un suo discorso

sulla difesa nazionale esclamando: Difendeteci! Difendeteci! Difendeteci e l'onorevole Ciccotti quasi a risposta a quella invocazione soggiunse: Educateci! Educateci! Educateci!

Sono io ora, che dico a lui ed agli altri che in quest'ora vengono predicando tra le masse ignoranti la guerra alle spese militari:

educate le masse del popolo al pensiero virile della difesa contro i prossimi attacchi dell'Austria;

dite ai proletari dell'obbligo assoluto che essi hanno di accorrere alle frontiere (voi no, on. Ciccotti, poichè, come avete scritto, in quell'ora sarete occupato a guardare rispettosamente l' on. Pietro Chiesa che andrà a battersi) (1) per la difesa della patria comune e dei loro proprii interessi;

dite ai lavoratori d' ogni classe di fare oggi i sacrifici maggiori per provvedere alla difesa della nazione se non vorranno farne domani dei ben più duri per pagare la taglia della sconfitta;

dite ai lavoratori forti e buoni delle belle città della costa dell'Adriatico che le loro donne, i loro figli, i loro vecchi, le loro case così minacciati dai

---

(1) *Avanti!* dell'11 aprile 1909. Lettera dell'onorevole Ciccotti sulla questione della difesa nazionale: .... Se Pietro Chiesa domani vorrà andare davvero a combattere contro l'Austria, io, indipendentemente da ogni giudizio di merito, guarderò con rispetto il suo atto di persona disposta a sacrificare per il suo sentimento la vita...

cannoni delle navi dell'Austria e privi di ogni difesa potranno esser salvaguardate soltanto da una potente e forte marina da guerra;

dite ai lavoratori affaticati delle pianure della Venezia che il nemico urge alle porte d'Italia e che lor conviene compiere oggi qualsiasi più grave sacrificio se non vogliono domani, nuovamente, subire il giogo degli Asburgo.

Onorevoli! non saranno i socialisti austriaci certamente quelli che impediranno all'Austria di dare la « rappresentazione » dei suoi nuovi armamenti contro l'Italia ora che ne ha fatto con pieno successo la prova generale, senza che essi osassero fiatare, contro le Serbiche genti.

Rammentate che essi vi negarono la promessa del loro intervento per scongiurare l'eventualità della guerra quando voi ne li richiedeste nel Comizio di Trento!

Non saranno i socialisti tedeschi (il programma dei quali in casi di guerra venne ben chiaramente esposto dallo stesso Bebel, e che oggi tacitamente pagano le più gravi tasse loro imposte per provvedere appunto a formidabili armamenti guerreschi) quelli che si adopreranno a far sì che l'Austria non ci muova guerra.

E non vi trincerate dietro l'assioma divenuto ridicolmente stupido, dopo i recentissimi avvenimenti

balcanici, che l' Austria non ci farà guerra finchè ci è alleata col trattato della Triplice!

Nè suffragate i vostri ragionamenti col dire che sieti convinti che i nuovi armamenti navali austriaci sono semplice corollario di quelli che la Germania vien compiendo per munirsi contro l'Inghilterra; no, voi sapete benissimo al pari di me, che quegli armamenti son febbrilmente condotti a termine unicamente contro di noi. Se qualche dubbio in proposito tormentasse la vostra coscienza basterà, per dissiparlo, che leggiate un qualunque giornale austriaco di qualsiasi colore politico.

In queste circostanze il continuare la vostra campagna contro le spese militari che si impongono per la difesa della nazione è veramente un delitto.

Non è questo momento opportuno per discutere di ideali di libertà e di internazionalismo che potranno rifulgere in un domani più o meno lontano! il domani cruento che minaccia le nostre frontiere è sicuro e vicino; prepariamo dunque il popolo ad affrontarlo virilmente e nelle migliori condizioni possibili.

Non cambiando lealmente la vostra linea di condotta e di propaganda in questa gravissima ora, voi compireste opera di tradimento verso l' Italia, verso il popolo del quale vi dite i *veri rappresentanti*.

CAPITOLO VIII.

Quello che occorre alla difesa navale d'Italia. — Le nuove costruzioni. — Riforma radicale nell'ordinamento degli arsenali e dell'amministrazione. — Il porto militare del « Varano ». — Conclusione.

Da quanto ho esposto nei precedenti capitoli risulta che le deficienze della nostra difesa navale sono assai grandi. Per eliminarle e per far sì che l'Italia sia convenientemente munita sul mare occorre agire con la più grande energia e con la maggior sollecitudine.

Io credo che le misure atte ad ovviare alle mancanze ed agli inconvenienti lamentati possono riassumersi come segue:

1° provvedere alla costruzione, in un periodo di 3 anni, delle seguenti unità di combattimento:

a) 4 corazzate di prima linea da 20,000 tonnellate di spostamento, importando la spesa complessiva di . . . . L. 220,000,000

b) 4 incrociatori corazzati di tonnellate 18,000 di spostamento del costo complessivo di . . . . » 200,000,000

c) 4 incrociatori protetti, esploratori, da 4 a 5 mila tonnellate di spostamento del costo complessivo di . L. 32,000,000

d) 18 cacciatorpediniere da 6 a 700 tonnellate di spostamento del costo complessivo di . . . . . . » 36,000,000

2° assegnare, una volta tanto, per rifornimenti di munizioni di carbone ecc. una somma di . . . . » 42,000,000

3° assegnare per il miglioramento delle condizioni di difesa e di efficienza del porto di Venezia una somma di » 70,000,000

4° costruire una base di operazione navale, fortificata, in Adriatico, trasformando il lago Varano con una spesa complessiva di . . . . » 500,000,000

Cioè a dire in totale una spesa di » 1,100,000,000

5° consolidare il bilancio ordinario della marina nella cifra di . . . » 200,000,000

6° stabilire per legge la durata delle unità di prima linea di combattimento, in un periodo massimo di 20 anni, ed in uno di 15 anni quella delle altre unità minori. Per conseguenza assegnare in ogni anno finanziario una quota straordinaria, per le costruzioni navali da guerra, pari almeno al 1/18

del valore totale della flotta (cioè a dire una quota annua di circa 50,000,000) per mantenerne invariata l'efficienza;

7° sopprimere il dipartimento marittimo di Napoli ed i due arsenali di Napoli e Castellammare (un arsenale per riparazioni sorgerà nel nuovo porto d'Adriatico);

8° radiare subito tutto il naviglio non veramente efficiente.

Qualche particolare sulle nuove costruzioni navali proposte

L'onorevole Mirabello vigila con troppo amore e con troppa eletta intelligenza sulle sorti della nostra marina per voler rinunziare all'inestimabile vantaggio che ha il nostro paese di avere un progettatore di navi quale il Cuniberti, e non vorrà certamente che accada che l'Austria risponda a delle nostre navi di tipo miste da 18,000 tonnellate con delle vere e proprie corazzate del tipo *Ersatz Monarch* da 20.000 tonnellate; come alle nostre navi miste da 13,000 tonnellate tipo *Regina Elena*, ha risposto colle nuovissime corazzate di 14000 tonnellate del tipo *Erz. Franz Ferdinand.*

Quindi abbandonando completamente il progetto dalle navi miste da 18,000 tonnellate delle quali fortunatamente non è stata ancor iniziata, in alcuna benchè menoma parte, la costruzione, si dovranno costruire 4 potentissime corazzate da 20,000 tonnellate, le caratteristiche principali delle quali potrebbero essere le seguenti, che ho ricavato dai dati di costruzione delle più moderne e potenti unità di combattimento costruite dalle altre marine.

Dati di costruzione per le 4 corazzate A. B. C. D. da 20,000 t

Corazzate A e B	*Corazzate C D*
Tonnellaggio: 20,000 tonnellate.	21,000 tonnellate.

Corazza: Cintura completa dello spessore di 30 cm. decrescente alle estremità. Torri per le grosse artiglierie e di comando di 30 cm. di spessore.

Armamento: 10 cannoni da 305 mm. N. M. in 5 torri binate, delle quali tre sull'asse della nave e due sui fianchi.	8 cannoni da 343 mm. in quattro torri binate, sull'asse della nave (le due prodiere sovrapposte).
12 cannoni da 152 mm. in stazioni corazzate.	20 cannoni da 152 mm. in stazioni corazzate.

12 cannoni da 100 mm. in stazioni protette.	
Macchine a turbine.	*Macchine* a turbine.
Velocità: 20 miglia,	*Velocità:* 20 miglia.

Dati di costruzione che si propongono per i nuovi incrociatori per gli esploratori e per i cacciatorpediniere.

Pei quattro incrociatori corazzati da 18,000 *tonn.*
E. F. G. H.

Tonnellaggio: da 18,000 a 19,000 tonnellate.

Ponte corazzato: de 7 a 5 cm.

Cintura corazzata: decrescente da un massimo di 20 cm.

Torri per cannoni da 305 e di comando. Spessore massimo di corazza 27 cm.

Armamento: 8 cannoni da 305 mm. in 4 torri binate sull'asse. 24 cannoni da 100 mm in stazioni protette.

Macchine a turbine

Velocità: 26-28 miglia.

Pei quattro incrociatori protetti da 5,000 *tonnellate*
J. K. L. M.

Tonnellaggio: 4 a 5000 tonnellate.

Velocità: 28 miglia effettive.

Ponte corazzato completo di 7 cm:
Stazioni per cannoni, corazzate con piastre da 7 a 5 cm.
Doppio fondo centrale.
Armamento: 20 cannoni da 100 mm.

Per i 18 cacciatorpediniere.

Tonnellaggio: 6 a 700 tonnellate.
Velocità: 32 miglia effettive.
Due apparecchi di lancio a poppavia.
4 cannoni da 76 due a prua e due a poppa.
Combustione a petrolio.
Massima effettiva immersione: 2 m. 40 cm.

I fondi necessari per queste costruzioni che ho precisato nella somma complessivo di 530.000.000 debbono essere interamente forniti al Ministero della Marina in un periodo di tre anni in modo che le nuove navi siano condotte a termine in ogni particolare, prove di collaudo comprese, ed entrino effettivamente in isquadra in un periodo massimo di 36 mesi dal primo inizio della loro costruzione. Un tale risultato che per l'Italia sarà veramente straordinario, mentre è normale in Inghilterra ed in Germania e sarà senza alcun dubbio raggiunto dall'Austria, può pretendersi ed ottenersi soltanto dando subito tutte le somme necessarie.

A questo proposito ho ritenuto interessante riunire nelle seguenti due tabelle i dati relativi alle durate di costruzione raggiunte in Italia, dove i fondi necessari sono forniti a piccole quote distribuite in un numero grande di esercizi finanziari e quelli relativi alle durate di costruzione conseguite dalle altre nazioni nelle quali i fondi necessari sono forniti in uno o due esercizi.

NOME DELLE NAVI	Tonnellaggio	Data d'inizio della costruzione	Data del varo	Data di entrata in servizio	Durata complessiva della costruzione
Italia.					
Regina Elena	13,000	1001	1904	1907	6 anni
Vittorio E. III	»	1901	1904	1907	6 anni
Napoli	»	1903	1905	1909	6 anni
Roma	»	1903	1907	1909	6 anni
Inghilterra.					
Dreadnought	17,900	Ottobre 1905	Febbraio 1906	Ottobre 1906	1 anno
Bellerophon	18,600	Dicembre 1906	Luglio 1907	Dicembre 1908	2 anni
Giappone.					
Satsuma	19,250	Maggio 1905	Novembre 1906	Gennaio 1908	2 anni e 8 mesi
Aki	19,780	Id.	Aprile 1907	Ottobre 1908	3 anni e 6 mesi
Stati Uniti.					
Michigan	16,000	Luglio 1906	Maggio 1908	Giugno 1909	2 anni e 11 meri
S. Carolina	16,000	Id.	Luglio 1908	Luglio 1909	3 anni
Germania.					
Nassau	17,679	Luglio 1907	Marzo 1908	Ottobre 1909	2 anni e 2 mesi
Westfalen	17,679	Id.	Luglio 1908	Novembre 1909	2 anni e 4 mesi

Dall'esame di questi quadri dimostrativi si vede che in Italia per costruîre delle navi da 13000 tonnellate si impiega un tempo quasi triplo di quello che le altre nazioni impiegano per costruire navi di 18000 e più tonnellate.

Dipartimenti marittimi ed arsenali di costruzioni

Per la funzionalità della nostra marina da guerra abbiamo in Italia.

3 Dipartimenti marittimi: Spezia, Napolî, Venezia.

2 Comandi militari: Taranto e Maddalena.

6 fra Direzioni e Sottodirezionî di artiglieria e di armamenti: a Spezia, Maddalena, Napoli, Taranto, Castellammare e Venezia.

5 Direzioni di costruzioni navali negli arsenali di Spezia, Napoli, Castellammare, Taranto e Venezia.

E tralascio di dire degli enti direttivi di minore importanza.

Questo complesso suddiviso ordinamento di Direzioni di ogni genere e di numerosi arsenali, che porta come conseguenza l'esistenza di innumerevoli uffici d'ogni specie, folti di impiegati d'ogni categoria e d'ogni grado, costituisce quell'insieme di

« *piaghe* » del bilancio della Marina alle quali ho accennato nel capitolo III°.

Occorre agire subito ed energicamente per semplificare questi complicatissimi ingranaggi e ridurne di molto il numero.

Io proporrei:

1° Sopprimere il Dipartimento marittimo di Napoli con tutte le Direzioni dipendenti, istituendo in sua vece un semplice comando di difesa costiera come quello che esiste a Genova.

2° Sopprimere l'arsenale di Napoli ed il Cantiere di Castellammare concentrandone gli operai alla Spezia, per portare quell'arsenale ad un grado effettivo di efficienza tale da poter costruire in limitatissimo periodo di tempo, contemporaneamente, almeno due navi di grande tonnellaggio.

3° Ridurre l'arsenale di Taranto a semplice cantiere di riparazioni, semplificandone, per conseguenza, grandemente l'amministrazione.

4° Riorganizzare l'arsenale di Venezia come arsenale per riparazioni per ogni specie di navi e di costruzione di navi non corazzate. (Gli operai che risulteranno in eccedenza in quello di Taranto in seguito alla riforma proposta potranno venire impiegati in quello di Venezia senza che occorra procedere a nuove ammissioni di lavoratori).

Navi da radiare.

Nella nostra marina abbiamo numerosissime vecchie navi e vecchie topediniere di nessun valore guerresco e di nessuna pratica utilità che importano pur tuttavia una grave spesa di manutenzione. Esse dovranno essere radiate dai quadri del naviglio il più sollecitamente possibile ed a qualunque condizione. Qualora dalla loro vendita non si riuscisse a ricavare alcun pecuniario profitto se ne conseguirebbe sempre uno grandissimo col non dever più spendere per provvedere alla loro ordinaria manutenzione.

Altri provvedimenti d'indole generale.

Gli ufficiali dei vari corpi della Regia Marina in seguito all'attuazione delle riforme ora dette dovranno esser divisi fra i due dipartimenti di Venezia e di Spezia.

Le forze navali mobili dovranno esser divise in due squadre *delle quali una rimarrà sempre in Adriatico* e l'altra si terrà in Tirreno.

Con gli ufficiali del Dipartimento di Venezia si provvederà all'armamento della squadra dell'Adriatico ed al funzionamento delle sedi di Venezia, del littorale adriatico e di Taranto.

Con gli ufficiali del Dipartimento di Spezia si

armerà la squadra del Tirreno e si provvederà al funzionamento delle sedi di Spezia, di Maddalena e delle altre della costa Tirrena.

Ogni due anni i due gruppi si permuteranno in modo che tutti gli ufficiali compiano un egual periodo di servizio nell'Adriatico e nel Tirreno, cosa, che attualmente, è ben lungi dall'accadere.

Per la piazza di Venezia.

Con i 70,000,000 che ho proposto assegnare per i lavori occorrenti a Venezia si provvede rà:

1° A ciò che occorre per le fortificazioni,

2° Alla costruzione di un bacino per navi di gran tonnellaggio.

3° Ad aumentare i fondali nei canali di accesso in laguna in modo da renderne facile e sicura la navigazione

I rifornimenti.

I 42,000,000 che ho detto doversi assegnare ai rifornimenti verranno impiegati a completare i depositi di carbone ed i magazzini d'ogni genere, ma specialmente a provvedere in misura completa ed abbondante al munizionamento ordinario e di riserva.

Il bilancio ordinario in 200,000,000.

Il bilancio ordinario della marina dovrà aumentare fino a duecento milioni. Tale aumento è reso necessario:

dalla maggiore spesa che dovrà sostenersi per mantenere in servizio una forza bilanciata costante di 36,000 uomini;

dalla necessità assoluta di provvedere artiglierie e relativi congegni di ricambio e di riserva per per le nostre navi che ora ne sono assolutamente sprovviste;

dal dover provvedere con i fondi del bilancio ordinario completamente a qualsiasi riparazione o manutenzione del naviglio già in servizio senza togliere perciò la benchè menoma quota ai fondi assegnati per le nuove costruzioni;

dalle maggiori somme che debbonsi infallantemente assegnarsi alle spese per combustibile, munizioni, siluri ed altro per un più intenso allenamento della flotta.

***

Con le costruzioni e le riforme che son venuto fin qui proponendo non si raggiungerà nel 1912 la meta

che dobbiamo prefiggerci immutabile: di avere una flotta di potenzialità doppia di quella austriaca ma avremo certamente per quell'epoca una flotta che, appoggiata ad una buona base navale fortificata, come sarà quella del Varano, potrà logicamente rischiare le sorti di una battaglia navale contro le navi imperiali,

Il nuovo porto militare in Adriatico.

Il lago di Varano (vedi schizzo n. 2).

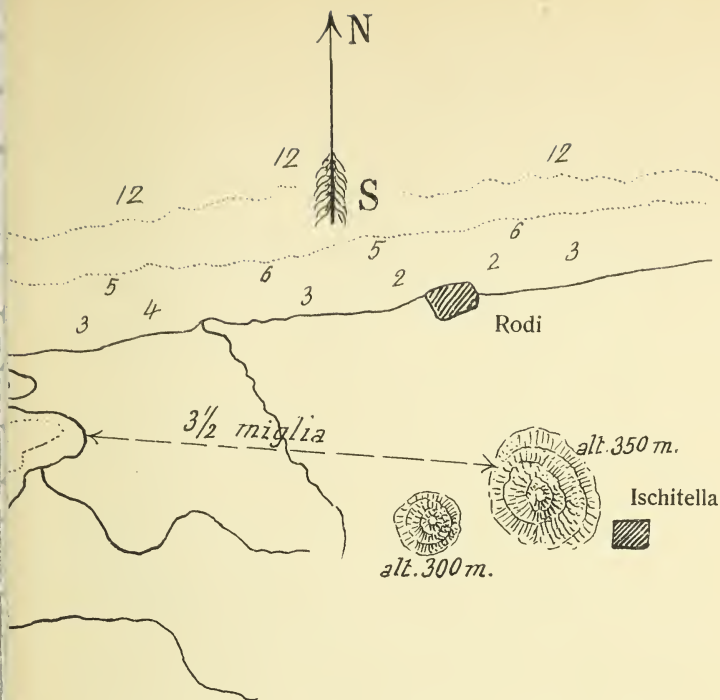
Il lago di Varano che trovasi a Nord del Promontorio del Gargano ha una superficie di circa 18 miglia quadrate con acque di profondità variabile da un minimo di un metro ad un massimo di cinque. E' separato dal mare da una bassa striscia di sabbia che ha una larghezza massima di poco più di 600 metri. Verso l'estremità di Levante del lago esiste un piccolo canaletto di comunicazione col mare, largo qualche metro, nel quale durante le piene del lago l'acqua giunge ad una altezza di qualche decina di centimetri.

A levante ed a ponente del Varano e ad una distanza da esso rispettivamente di tre miglia e di due miglia sorgono, presso il mare, l'Ischitella alto più di trecento metri e l'Elio alto duecentocinquanta metri.

IL LAGO DI VARANO

Scala al 100.000

SCHIZZO N. 2

I numeri indicano le profondità in metri

IL LAGO DI VARANO

Scala al 100.000

Ad una distanza di un miglio della spiaggia si trova una profondità uniforme di mare di oltre 12 metri.

S. E. il capo dello stato maggiore della marina ha personalmente studiato la possibilità di costruire un buon e sicuro porto militare in Adriatico avvalendosi del lago di Varano e sa qual somma occorra per compiere tale impresa. Tocca ora alla Camera elettiva l'accordare i fondi necessari nella cifra da me detta per porre in pratica quegli studi.

Dettagliando con i 500,000,000 proposti si provvederà a compiere i seguenti lavori:

a) Costruzione dei canali di accesso dal mare al porto che sarà costituito dal lago di Varano;

b) Lavori di scavo del fondo del lago per portarne le acque ad una profondità uniforme di almeno 12 metri;

c) Costruzione delle banchine e dei moli che costituiranno il porto propriamente detto;

d) Costruzione di due bacini di carenaggio capaci delle navi maggiori;

e) Costruzione delle officine atte a riparazioni d'ogni genere;

f) Costruzione dei magazzini e dei depositi;

g) Costruzione di batterie corazzate semibasse per la difesa diretta del porto. (Alle opere maggiori di difesa indiretta provvederà il Ministero della guerra):

h) Esecuzione dei pochi lavori necessari alla bonifica di alcuni terreni della zona compresa fra il Varano ed il lago di Lesina.

Onorevoli senatori, onorevoli deputati,

Se non vorrete convincervi e convenire dell'assoluta necessità di costruire un porto militare in Adriatico per la nostra flotta, abbiate pure il madornale coraggio di negare a S. E. il Ministro della Marina i fondi occorrenti per le nuove costruzioni che io vi ho dimostrato indispensabili alla costituzione della nostra flotta. Poichè non può logicamente pensarsi ad una flotta forte di grosse navi, costretta a battere il mare ininterrottamente durante tutte le ostilità, non avente, a conveniente distanza dal teatro delle operazioni, un porto ove andare a prendere riposo e riparare le avarie riportate nei combattimenti sostenuti o nelle faticose crociere di blocco compiute.

E non vi sorregga l' illusoria speranza che a questa mancanza fatale potrà supplirsi occupando con un colpo di mano, all' inizio delle ostilità, una delle innumeri isole dalmate, costituendovi una base provvisoria di operazioni.

Questo poteva essere progetto pratico e di facile attuazione quandò la flotta austriaca era di gran

lunga inferiore alla nostra (e se nel 1866 non riuscì non fu certo perchè ne fummo impediti dalle navi austriache ma per ben altre ragioni troppo cognite e per noi troppo tristi perchè io qui le rammenti) ma non lo è più oggi che la flotta austriaca è pervenuta ad uno sviluppo eguale se non superiore a quello della nostra.

S. E. l'ammiraglio Bettolo assumendo il comando della nostra flotta in guerra non potrà tranquillamente recarsi ad occupare una qualche isola dalmata come fece l'ammiraglio Togo alle isole Elliot all'inizio della guerra contro la Russia, poichè il nemico che egli avrà a fronte sarà ben altrimenti vigile ed organizzato di ciò che lo fosse quello che l'ammiraglio giapponese doveva combattere.

Nè fatevi delle illusioni, che domani, cioè troppo tardi, perdereste dinanzi alla dura realtà, che ad una valida base *militare* navale in Adriatico possa provvedersi più a buon mercato compiendo dei lavori portuali e costruendo fortificazioni ad Ancona od a Brindisi, all'estremo limite della nostra costa Adriatica. Poichè quei due porti non sono, per complesse ragioni, in alcun modo suscettibili d'essere trasformati in veri e propri porti esclusivamente militari per flotte moderne composte di navi di gran tonnellaggio. E si è appunto per questa ragione che per Ancona già da tempo venne abban-

donato qualsiasi studio e lavoro inteso a farne un porto militare mentre continuano ad eseguirsi, benchè lentamente, quelli per migliorarne le condizioni di efficienza e di capacità commerciali.

Il concedere dei fondi per un tal genere di lavori di inutile ripiego sarebbe veramente imperdonabile errore che non potrebbe essere che maledetto in un disastroso e prossimo avvenire.

Onorevoli deputati, onorevoli senatori,

Quanto io son venuto fin qui esponendo non ha alcun'altro merito all'infuori di quello di essere l'espressione della più pura e sacrosanta verità, pur considerando le cose con occhio sereno e non davvero pessimista. Ho cercato tracciare la via maestra che secondo me dovrebbe seguirsi per provvedere seriamente alla difesa marittima d'Italia, in relazione ai nuovi armamenti navali dell'Austria. Occorre perciò compiere un sacrificio, in tre anni, di un miliardo e cento milioni. Voi, onorevoli signori, agirete secondo la vostra intelligenza vi suggerirà e secondo quanto la vostra coscienza vi consiglierà. Permettete però che io vi rivolga una preghiera: non vi lasciate sedurre, vi prego con ogni mia forza, dalle chimere di compromessi e di ripieghi fi-

nanziari che conducono ai piccoli stanziamenti di fondi suddivisi in numerosi esercizi e che dovrebbero, riuniti ad ipotetiche economie fatte su altri capitoli del bilancio, formare le somme necessarie alle nuove costruzioni; sistema che è sempre stato eseguito in Italia per le spese della nostra marina e le cui deleterie conseguenze credo avere abbastanza lumeggiato in questo mio lavoro.

Piuttosto che concedere dei fondi a questa maniera rifiutate decisamente qualunque somma vi venga richiesta per la marina da guerra; poichè i denari dati in quel modo non potrebbero portare ad alcun pratico risultato perchè non permetterebbero con la loro successività, di provvedere ad una effettiva ed efficace organizzazione della nostra difesa navale per l'epoca nella quale scoppierà la guerra con l'Austria.

Max Schloss chiude il suo opuscolo che ho altrove citato con queste parole:

« Den wen die Götter verderben wollen, den
« Schlagen sie mit Blindheit! »

(Gli Dei rendono ciechi quelli che vogliono distruggere!).

Io invece finirò questi miei ragionamenti dicendo: che Iddio vi illumini quando, nell'imminente votazione del bilancio della marina, coi destini della nostra marina deciderete quelli dell'Italia.

Pensate che non concedendo oggi questo miliardo per la nostra marina da guerra, domani dovrete ricercare i mezzi atti a fornire la somma ben maggiore che sarà necessaria a pagare l'indennità di guerra che, quale prezzo della sconfitta che avremo subìto, ne sarà imposta dall'Austria vittoriosa.

Ma non voglio davvero finire questo mio libro con delle parole così tragicamente sconfortanti perchè mi sorregge la certezza che saprete agire prontamente per la salvezza d'Italia.

La primavera del 1912 trovi dunque la nostra flotta forte di nuove navi potentemente munite, naviganti verso Oriente, protette dal sorriso augurale della nostra bella e coraggiosa Regina, per assicurare la Vittoria alle nostre bandiere, la Pace ai nostri morti di Lissa.

BIBLIOGRAFIA.

Merys M. — *De Lissa a Tsushima.*

Veritas. — *Statistica e marina.*

XXXX. — *Pour vaincre en Mer.*

Darrieus G. — *La Doctrine — Tactique et stratégie.*

Daveluy R. — *La Lutte pour l'empire de la mer.*

Das Risorgimento. — R. Hush.

Fitzgerald. — *Some Remarks on modern naval Tacties.*

Lengnick. — *Unsere Wehrmacht zur See — (Oesterreich).*

Max Schloss. — *Die Wahrheit über die neuen O. U. Schlachtschiffe.*

Laubeuf. — *Les guerres navales de demain.*

Lanessau J. L. (de). — *Les enseignements maritimes de la guerre russo-japonaise.*

Amm. Makaroff. — *Tattica* (Traduzione Bollati).

Rapporti. — *Ammiraglio Togo* (edizione inglese).

Pellegrini. — *Verso la guerra?* (*Il dissidio fra l'Austria e l'Italia*).

I dati numerici sono stati ricavati dalle edizioni più recenti delle seguenti pubblicazioni:

a) *Annuario ufficiale della Regia marina italiana.*

b) *Brassy's naval annual.*

c) *The naval Year Book aud The Fleet Year Book.*

d) *The Navy League annual.*

e) *Almanach. K. und K. Kriegsmarine.*

f) *The naval Pocket book.*

g) *Balincourt. Les flottes de Combat.*

h) *Situation des marines de guerre étrangères* (officiel).

INDICE

PREMESSA.

CAPITOLO I.

CAPITOLO II.

CAPITOLO III.

CAPITOLO IV.

CAPITOLO V.

CAPITOLO VI.

CAPITOLO VII.

CAPITOLO VIII.